ДЕШЕВАЯ БИБЛИОТЕКА ГОСИЗДАТА

Н. ОСИНСКИЙ

АМЕРИКАНСКИЙ АВТОМОБИЛЬ ИЛИ РОССИЙСКАЯ ТЕЛЕГА

СТАТЬИ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА 1930 ЛЕНИНГРАД

К
ИНВЕНТАРИЗАЦИЯ
200
1986

Отпечатано в типографии Госиздата
„КРАСНЫЙ ПРОЛЕТАРИЙ".
Москва, Краснопролетарская, 16,
в количестве 50000 экземпл.
Главлит № А—52702
Гиз ДБГ—2 № 36746
Заказ № 72
3 п. л.

ГК 810 р
07132 ш
7952
41432
3052
41432 у

ПРЕДИСЛОВИЕ

Прошло более двух лет с того времени, как нами были помещены в «Правде» три фельетона, в которых был поставлен вопрос о необходимости широкого развития автостроения и автомобилизма в СССР. Только два первых фельетона были перепечатаны тогда отдельно в небольшом количестве экземпляров и очень быстро разошлись.

Между тем, поднятый вопрос привлек к себе большое внимание, выдвинулся на первый план и сделался осью большого общественного движения—автодоровского движения, ставящего себе задачей развитие автомобилизма и улучшение наших дорог. Был принят новый закон о дорожном строительстве, создающий почву для успешной борьбы с вековым бездорожьем. Было принято решение о постройке автомобильного завода—«гиганта», мощностью в 100 тыс. ежегодного выпуска. Впоследствии мощность этого завода была увеличена до 140 тыс. единиц, путем надбавки 20 тыс. к основному расчету и добавления дальнейших 20 тыс. на введение непрерывной недели. В конце октября 1929 г. и эти цифры были признаны недостаточными: мощность завода (или заводов) по выработке дешевых массовых машин принципиально решено довести до 300 тысяч.

При таких обстоятельствах представляется своевременным перепздать упомянутые выше статьи, в которых не только поставлен один основной вопрос—«американский автомобиль или российская телега?», но рассмотрен целый ряд вопросов, связанных с автомобилизацией СССР и до сих пор остающихся злободневными. К упомянутым трем фельетонам мы здесь добавляем еще нашу речь на дорожном съезде Автодора (октябрь 1928 г.). Здесь дается основная установка вопросам дорожного строительства. К этому мы при-

соединяем еще специально написанную статью, задача которой—подвести итоги положению вопроса об автостроении и о дорожном строительстве к концу 1929 г., через два года после начала автодоровской кампании.

Таким образом читатели настоящего сборника получают достаточный материал, чтобы судить об исходной точке, содержании и результатах автодоровского движения—материал, притом, однако, не слишком объемистый. Этот сборник может быть поэтому использован автодоровцами для пропагандистской работы. В дополнение к настоящему сборнику предполагается несколько позднее выпустить более объемистую книгу, содержащую все (или почти все) наши печатные выступления по автодорожным вопросам.

Мы перепечатываем без изменений первую из статей, вошедших в этот сборник, хотя в ней устарели цифры и находятся ссылки на черновой вариант пятилетки. Делаем так потому, что иначе пришлось бы менять не только цифры, но и построение статьи. К тому же она до некоторой степени стала документом своего времени.

Н. О.

Москва. Декабрь 1929 г.

1. АМЕРИКАНСКИЙ АВТОМОБИЛЬ ИЛИ РОССИЙСКАЯ ТЕЛЕГА?

(«Правда», 20—22/VII 1927.)

1. Новая транспортно-техническая эпоха.

Когда в мае 1927 г. мы проезжали через Варшаву, направляясь на Женевскую конференцию, покойный Войков во время двухчасовой остановки поезда повез нас на двух машинах осматривать польскую столицу.

На главных улицах—сплошная цепь автомобилей. В особенности поражает количество такси, тех экипажей, при помощи которых в свое время была выиграна битва на Марне. Число их в Варшаве уже подходит к десятку тысяч, судя по автомобильным номерам. Войков отметил по этому поводу, что количество автомобилей в Варшаве колоссально возросло именно за последний год. Еще год назад этого не было. Именно за последний год Варшава сразу стала похожа на европейскую столицу, резко изменила свой внешний облик в отличие от Москвы.

Что представляет собой современный большой европейский город? За два-три последних года он приобрел вид, который американские города получили гораздо раньше. С улицы полностью исчезла лошадь. Транспорт механизирован сплошь. Управление уличным движением также механизируется. В городах средней величины (от полумиллиона до миллиона жителей) аналогично Америке возникла проблема «parking», т. е. расстановки в городе на улицах тех автомобилей, которые не находятся в движении.

Доезжайте до Берлина или хотя бы до Стокгольма. Картина московской уличной жизни всегда отличалась от европейской своей отсталостью, «азиатчиной». Теперь разница резко возросла и отчетливо бросается в глаза: города Европы

(да не один города) очевидным образом живут в другой транспортно-технической эпохе. Встретить на мостовой лошадь можно не чаще, чем, например, корову, мостовая (и все больше шоссе) перестала быть дорогой для животных, она стала машинным путем[1]. Никто и не пробует переходить через улицу иначе, чем на перекрестке, или пересекать ее наискосок, а не по прямой линии (излюбленный маршрут москвичей, которые также особенно склонны ходить по мостовой вместо тротуаров). Это в центре Берлина, Парижа, Стокгольма просто невозможно: по улице густым строем идут одни только машины, а следовательно, средняя скорость движения этой массы 30—40 *км*. Улица стала чем-то вроде железнодорожного полотна, которое естественным образом можно пересекать только на специальных переходах — перекрестках. Настоящих висячих над улицей мостиков-переходов еще, кажется, нигде не стали строить только потому, что для пропуска через улицы автомобилей, идущих по поперечным улицам, все равно приходится периодически останавливать движение на перекрестках. Зато на перекрестках уже и в Европе выросли бетонные электрические маяки, где днем, а не только вечером, посменно зажигаются зеленый и красный огни. Остроумные немцы придумали еще лучше: вместо бетонных столбов и башенок, занимающих место на улице, они применили подвешенные на проволоке большие цилиндрические фонари с отверстиями на все четыре стороны, где горят сигнальные огни.

Как все это далеко от тех невинных вертушек, ручных семафоров, которые добрый советский милиционер ворочает вдоль и поперек на углу Кузнецкого или Тверской! Да ведь за границей (кроме упрямо-традиционного Парижа) уже и полицейский исчез теперь с перекрестка. Он стоит сбоку на тротуаре и оттуда наблюдает за порядком. Что касается транспортных сигналов, то они подаются для целого ряда перекрестков из одного центра, причем подаются часто автоматически, через регулярные промежутки.

---

[1] В Америке шоссе уже стало исключительно машинным путем. Такую же картину видели мы недавно и в Швейцарии.

В городах меньшего масштаба появляется проблема расстановки автомобилей, урегулировать пребывание машин на месте оказывается не легче, чем управлять их передвижением. В самом деле, если в городе имеется хотя бы пара десятков тысяч автомобилей, и притом автомобилей индивидуального пользования, то гаражей на всех не настроишься, им «нехватает жилплощади», и поэтому часть суток машины выстраиваются цепочкой вдоль жилых домов, другую же часть суток они загромождают деловые кварталы, дожидаясь хозяина. Там и здесь надо найти для них-место.

В крупных городах эта проблема вовсе снимается с очереди: объективно невозможно, чтобы в центре города скучивалось по сотне тысяч «индивидуальных» автомобилей; в центре таких городов останавливать автомобили, кроме как для высадки пассажиров, просто воспрещается. Ехать туда всем приходится на автобусах, такси, подземках, трамваях. Но в американских мелких и средних городах вы увидите днем в центре—сплошной кордон автомобилей у тротуаров. В нем лишь кое-где имеются пробелы—по тщательно обдуманному полицией плану. Ночью вы видите цепи автомобилей вдоль тротуаров «жилых» кварталов; на них слабо теплятся сзади красные сигнальные огоньки. Вот эти-то кордоны и цепи уже тоже появляются в Европе.

2. Автомобиль в Америке, в Европе и в СССР.

«Для чего, собственно, рисуете вы нам все эти картины?»—слышу я голос нетерпеливого и раздраженного читателя. «Для того, чтобы доказать, что мы технически стоим позади Америки и Европы?—Это давно известно. Для того, чтобы «доказать», что нам надо завести столько же автомобилей, сколько их имеют американские и западноевропейские буржуа?—Так расскажите нам, как это сделать при наших средствах, и докажите, что нам именно это надо сделать в первую очередь, а не построить железные заводы и копи, привести в порядок рельсовые пути, снабдить мужика машинами и—лошадьми, настроить электрических станций и прочее!».

Погодите, нетерпеливый читатель! Я собираюсь доказы-

вать несколько иное, чем то, что вы думаете, да и вопрос вами поставлен (и стоит у нас) совершенно неправильно. Но прежде чем говорить об этом, позвольте в дополнение к нарисованным выше «картинам» прибавить еще несколько цифр. Цифры—не «картины» и сформулируют положение совершенно точно.

Прежде всего дадим несколько справок о том, как изменялось на земном шаре количество автомобилей за последний десяток с небольшим лет. К началу войны, в 1914 г., это количество достигало около 2 500 тыс., из них 1 800 тыс. было сосредоточено в Соединенных Штатах; около полумиллиона находилось в Европе. В те времена нынешний СССР со своими 16 тыс. машин находился на не плохом—четвертом—месте, стоял впереди Италии, Испании, Швеции, Бельгии, Дании.

Прошло шесть лет, кончилась война, на западном фронте разыгранная при первостепенном участии автомобилей и танков. В мире (конец 1919 г.) числилось уже 8 800 тыс. автомобилей, больше чем в три раза выше довоенного количества. В Соединенных Штатах их цифра достигла 7½ млн.—прирост вчетверо. В других внеевропейских странах автомобилей было уже 600 тыс. В Европе число автомашин составляло несколько менее 700 тыс., возросши приблизительно на треть. И в России количество автомобилей во время войны, повидимому, значительно поднялось[1]; но машины нещадно эксплоатировались и ломались, собственное автомобилестроение только намечалось на бумаге, импорт остановился. К началу 1920 г. мы оставались при 15 тыс. машин, уже обогнанные Италией, Голландией, обгоняемые Испанией, Швейцарией.

Прошло еще пять лет. На начало 1925 г. в мире числилось 21½ млн. автомобилей. За пять лет, несмотря на пережитый промышленный кризис, число машин опять увеличилось почти в два с половиной раза. Но характерно, что

---

[1] Об этом можно судить по цифрам ввоза автомобилей за 1915—1917 гг., приведенным в «Статистическом сборнике за 1913—1917 гг.» ЦСУ, изд. 1922 г. За 1915 г. ввезено 5 063 машины, за 1916 г.—7 180, за 1918 г.—8 158. Итого за эти три года—20 401 машина. Все это, не считая мотоциклов, которых, кроме того, за эти три года ввезено 10 214.

на этот раз в Соединенных Штатах темп прироста оказался в 2,35 раза (до 17¾ млн. штук), в остальных внеевропейских странах—в 2,61 раза, а в Европе—более чем втрое—в 3,22 раза. В результате число автомобилей в Европе сразу поднялось до 2150 тыс. В эти пять лет Европа сверхамериканским темпом наверстывала упущенное. В эти годы в Европе шла стремительная механизация безрельсового транспорта, стали исчезать с дорог лошади, потерял значение на мировом хлебном рынке овес—прежний видный экспортный товар России и Аргентины.

А СССР? Что было в СССР, где в эти же годы шло быстрое развертывание промышленности и сельского хозяйства? О, мы достигли колоссальных успехов: к началу 1925 г. мы добрались до наличия 18 тыс. автомобилей (формальный прирост 20%), считая, однако, и все не на ходу состоящие. А таковых и по сей день числится у нас около 6 тысяч!

Закончим эту справку сопоставлением распределения автомобилей по странам света за 1925 и 1927 гг. Оно покажет нам сразу как современную «географию» автомобильного дела, так и успехи его за последние два года.

Численность автомобилей всех родов на 1 января 1925 и 1927 гг.

	1925 г.	1927 г.	Прирост
	Тысячи штук		в %
Америка[1]	18 738	23 431	25
Европа	2 148	3 103	44
Океания	282	517	83
Азия	180	295	64
Африка	159	180	13
Итого	21 507	27 527	28

Итак, только за два последних года количество автомобилей в мире увеличилось на 28%. При этом в Америке темп прироста был ниже мировой средней. Объясняется это, конечно, тем, что Соединенные Штаты приближаются к «точке насыщения» автомобилями. Мичиганский профес-

[1] Здесь имеются в виду не только Соединенные Штаты, но также и Канада, а равно все страны Центральной и Южной Америки.

сор Гриффин высчитал, что эта точка находится на уровне около 30 млн. машин (на 1 января 1927 г. их было в Соединенных Штатах 22 060 тыс.) и будет достигнута при нынешнем масштабе производства в 1934 г. С этого года все четырехмиллионное производство будет обслуживать только текущую убыль машин [1].

Но остальные части света далеки от «насыщения». Пополнение машинами везде, кроме Африки, идет буквально бешеным ходом. В частности Европа идет вперед огромными шагами и за два года ввела в действие почти миллион автомобилей. Особенно стремительно автомобилизируется Океания.

География размещения машин в связи с тем также меняется. До войны на американском материке было 72% всех автомобилей, в Европе—около 20%. За время войны Америка получила исключительный перевес: в ней оказалось к 1920 г. 90% всех машин, тогда как в Европе—всего 7½% и во всех остальных странах—только 2½%. В начале 1927 г. положение, однако, вновь сильно изменилось. В Америке было уже только 85% автомобилей, в Европе уже 11%, во всех остальных странах—4%.

Вновь поставим вопрос: а что за эти два года делалось в СССР? Мы попрежнему стояли на месте со своими 12 тыс. машин, не считая 6 тыс. испорченных. Впереди нас находились в начале 1927 г. уже сорок различных стран. Для иллюстрации приведем только список тех европейских государств, где числилось более 12 тыс. автомобилей. Их было восемнадцать:

1. Англия	934 тыс.	10. Швейцария	52 тыс.
2. Франция	911 »	11. Ирландия	44 »
3. Германия	319 »	12. Норвегия	30 »
4. Италия	150 »	13. Австрия	27 »
5. Бельгия	130 »	14. Чехо-Словакия	23 »
6. Швеция	99 »	15. Северная Ирландия	20 »
7. Испания	85 »	16. Финляндия	18 »
8. Голландия	65 »	17. Польша	16 »
9. Дания	63 »	18. Румыния	14 »

Позади нас из европейских государств были только Греция, Венгрия, Югославия, Болгария и Эстония с Латвией. Индия

---

[1] На уровне около 4 млн. производство автомобилей в Соединенных Штатах ныне прочно закрепилось, и никто не рассчитывает на дальнейшее его расширение.

со своими 100 тыс. автомобилей была далеко впереди нас. Китай с 15 тыс. машин также обогнал нас.

Поставим на этом пока точку и спросим самого предубежденного читателя: не начинает ли ему становиться ясно: 1) что автомобилизация есть, повидимому, первостепенной важности звено в послевоенной технической эпохе, и потому-то она совершается так широко и быстро; 2) что по этой линии мы отстали недопустимо, отстали катастрофически, и 3) что от этой проблемы не уйдешь—ее надо решать, каковы бы ни были трудности и что бы иное ни казалось более «первоочередным».

3. «Недооценка значения» автомобиля и Госплановская пятилетка.

Здесь может, однако, притти в нетерпеливое настроение другая часть читателей и поставить автору следующий вопрос: «Однако на основании чего считаете вы, что ваши читатели заражены каким-то «автоненавистничеством» или страдают какой-то «недооценкой значения» автомобильного дела? Просто мы не имели возможности до сих пор этим заняться. Были дела поважнее. В будущем можно за это дело взяться посолиднее». Этой группе предполагаемых оппонентов позвольте представить следующие факты.

Беру для начала издание американской автомобильной торговой палаты—«Факты и цифры об автомобильной промышленности»—и извлекаю из него данные о стоимости продукта американской автопромышленности и других отраслей производства (по промышленной переписи 1925 г., учитывавшей продукцию, но не капитал). Оказывается, что среди десяти главнейших отраслей американской промышленности автостроение стояло на первом месте. Вот справка о стоимости валовой продукции в миллионах долларов:

1. Автостроение	3[illegible]
2. Боевское и консервное дело . . .	3 050
3. Производство стали и прокат . . .	2 946
4. Нефтеперегонное производство . . .	[illegible]
5. Печатное и издательское дело . . .	2 [illegible]
6. Литейное дело и станкостроение . .	2 [illegible]
7. Хлопчатобумажные ткани	1 714

8. Электрические машины	1 340
9. Кузова и части автомашин	1 312
10. Лесная промышленность	1 121

Итак, в технически наиболее передовой стране мира автостроение есть не только одна из важнейших, но важнейшая отрасль промышленности.

Беру с другой стороны «Перспективы развертывания народного хозяйства СССР», или в просторечии—пятилетний план Госплана. Коллективный труд этот имеет огромное значение: он намечает наши хозяйственные цели на целых пять лет вперед. Пять лет для нас—целая эпоха. Пять лет—это также целая эпоха в деле «догоняющей» буржуазных государств, наших врагов. Через пять лет уже в Европе может оказаться 10 млн. автомобилей, хотя бы и наступил очередной кризис.

Спрашивается: есть ли во всем этом плане хоть одно слово, хоть один таблица, специально посвященная автомобильной промышленности (первой в Америке), автомобильному транспорту? Ни одного слова, ни одной таблицы. Какие-то крохи, вероятно, помещаются под суммарным заголовком «металлической промышленности». Это—по линии автостроения. По линии же автотранспорта план хранит полнейшее молчание. Разумеется, крупный раздел плана посвящен транспорту вообще. По части железных дорог и водных путей, а также портов—тщательно разработанные таблицы и богатые к ним комментарии. Все предвидено: и ремонт старых путей, и постройка новых, и ремонт наличных средств передвижения, и производство новых. Всех новых капиталовложений намечается за пять лет на 4 770 млн. рублей.

Имеется в плане также и раздел—«Безрельсовые дороги». Здесь-то, очевидно, и должны находиться контрольные цифры по механическому подвижному составу этих дорог. Допустим, легковые автомобили—вредное явление. Ну, а грузовики, а автобусы? Но весь раздел о безрельсовых дорогах посвящен только самим дорогам, а передвигаться по ним, видимо, предоставляется только пешком или

на лошадях, на классической гоголевской «тройке». И в «Общей сводке финансового плана по транспорту» (валовой итог ее помечен выше) по части безрельсового транспорта фигурирует лишь одно новое капиталовложение — на шоссейные и грунтовые дороги (т. е. на их строительство) в сумме 100 млн. руб. Простите, дорогие читатели, за вольное выражение, но ведь это же «как кот наплакал»! С таким вложением мы, оказывается, через пять лет будем иметь капитала в шоссейных и грунтовых дорогах на 553 миллиона рублей против 506 миллионов рублей в 1913 г., т. е. на 9% больше. Впрочем, зачем иметь больше дорог, если ездить по ним не предполагается, так как механических средств передвижения планом вовсе и не предусмотрено?

Выше было отмечено, что какие-то «крохи» скрываются в пятилетке Госплана под заголовком «металлическая промышленность». Мы не знаем, что именно поместил сюда Госплан. Но мы знаем, что Главметаллом был разработан пятилетний перспективный план автостроения, где капиталовложений на развитие существующих заводов и на постройку новых было намечено за пять лет 121 млн. руб., из коих утверждено было всего 54. Сопоставьте и это с намеченной суммой по транспорту: опять получается, как кот наплакал! При этом даже по полному плану Главметалла автостроение и сборка через пять лет должны были дойти лишь до 10 000 машин в год. Отсюда становится совершенно ясной та фигура умолчания, которая имеется насчет автомобилей в разделе «Безрельсовых дорог» пятилетки. При таком «размахе» автомобилестроения ясно, что о «подвижном составе» безрельсовых дорог лучше умолчать. Хорошо будет через пять лет остаться и при нынешних двенадцати тысячах машин!

Не хотите ли кстати осведомиться, сколько за последние годы мы 1) ввезли машин и 2) построили их в Союзе? Мы ввезли за три последних года (до 1 октября 1926 г.) 4 500 штук, чего, как уже отмечено, еле хватало на поддержание прежней наличности. Что касается автостроения, то с 1924 г., когда вновь взялись за это дело, оно «развивалось» таким темпом:

Производственная программа		Фактически построено
1924/25 г.	1 200 шт.	100 шт.
1925/26 г.	400 »	300 »
1926/27 г.	800 »	250 » (до 1 июня)
1927/28 г.	700 »	—
		653 шт.

Пока что мы соорудили 653 автомобиля, а если производственный план за нынешний год будет выполнен, доведем это число до 800 машин. На будущий год имеем в перспективе 700 машин.

Совершенно ясно, что подобного рода «массовым производством» отнюдь не стоит заниматься, в особенности если принять во внимание, что в Автотресте числится целых три автостроительных завода и один завод автопринадлежностей. Это—чистейшая кустарщина и ничего более. Меньше 3—5 тыс. машин в год на завод, при лозунгах индустриализации и рационализации, производить просто позорно. Ведь среднего масштаба французские заводы Берлие или Пежо производят 25 тыс. машин в год: мощные же же заводы Ситроена—100 тыс., Оверленд и Бюик (в Америке) по 200 и больше, а гиганты Шевроле и Форд—по 1—2½ млн.

Не доказывают ли все-таки эти цифры и факты, что мы действительно страдаем небрежением автотранспорта и «недооценкой значения» автомобильной техники?

4. Предрассудки, тормозящие автомобилизацию. Есть ли автомобиль «буржуазный экипаж»? Цены на автомобили. Нужны ли шоферы на легковых машинах?

Несомненно, это так. Более того, в наших головах сидит целый ряд вреднейших предрассудков по этой части, предрассудков, питаемых нашей отсталостью и стремящихся бессознательно оправдывать эту отсталость, а следовательно, поддерживать эту отсталость.

Предрассудок первый: «автомобиль есть «буржуазный», а не «рабоче-крестьянский» экипаж».

Что нам до того, что за границей стремительно растет число автомобилей? Это происходит в странах буржуазных, и ездят там на этих машинах господа буржуа. Рабочему и крестьянину автомобиль не по карману. Ведь большая часть этих автомобилей—легковые машины (это, кстати сказать, совершенно верно: из 27½ млн. всех машин более 23 млн. легковых и около 4 млн. грузовиков: автобусов же имеется менее 200 тыс.). Какой же рабочий, какой крестьянин в состоянии завести себе собственный легковой автомобиль? Грузовики—это дело полезное; автобусы—также. Ну, а за легковыми автомобилями нам нечего и гнаться.

Взятое в ближайшей динамической перспективе, в перспективе ближайшего развития, все это рассуждение представляет собой **вреднейший предрассудок**. Автомобиль, и притом автомобиль легковой и легкий грузовой, **могут** стать рабоче-крестьянским экипажем в нашем родном СССР, **должны** стать таким экипажем, и мы в ряде важнейших проблем индустриализации должны поставить себе именно эту задачу.

Является ли сейчас автомобиль за границей буржуазным экипажем, **беря дело в среднем**? Да как же это может быть, если там числится 23 млн. машин? При нынешней централизации капитала эта цифра показывает, что тут можно уж скорее говорить о **мелком буржуа**, о **чиновнике**, о **служащем**. Оно так и есть уже и в более бедной Европе, где к 3 103 тыс. автомобилей надо, кстати, сопричесть еще 1 235 тыс. мотоциклов (которые в богатой Америке не в ходу—их там всего 147 тыс.). Насчет Америки приходится сказать, что там автомобиль (дешевых марок) определенно является рабоче-крестьянским экипажем наподобие того, как велосипед им был в Европе уже задолго до войны. В нынешнем 1927 г., вне всякого сомнения, каждый американский фермер имеет свою машину (фермерам они особенно нужны для поездок в город), и большое количество рабочих имеет форды. Уже два года назад нам приходилось видеть в Америке бродячих сельскохозяйственных рабочих (т. е. самых бедных батраков) переезжающими на собственных фордах; ими обза-

водились пегритянские фермеры-издольщики—самая обездоленная часть полупролетариев.

Почему это так? Да потому, что машины покупают в рассрочку,—во-первых, и что старый поношенный форд можно купить даже за 25—50 долл., во-вторых, т. е. за цену велосипеда. А заработная плата в Америке для всех слоев относительно выше европейской.

Здесь уместно представить читателям справку о ценах на автомобили в Соединенных Штатах. Мы привыкли к цене 10—15 тыс. руб. В Соединенных Штатах средняя рыночная цена одной машины продукции 1926 г. была 8[illegible] долл., т. е. около 1 800 руб. Однако и эта средняя выведена при включении в итог всех доподлинно буржуазных машин—лучших паккардов, кадиляков, ипре-аррою, локомобилей. В Америке успела ведь сложиться поговорка: «Скажи мне, на какой машине ты ездишь, и я скажу, кто ты такой». Если ты ездишь на локомобиле 48, стоимостью в 7 460 долл. (самая дорогая машина), то ты очевидным образом—буржуа (заметьте, кстати, что самая дорогая в Америке машина для нас по цене чуть выше среднего). Ну, а если ты катишь на стареньком форде, по случаю купленном за 25—50 долл., то ясно, что ты принадлежишь к презренной черни.

Новый фордовский автомобиль в прошлом сезоне стоил 290 долл. (580 руб.), а в нынешнем стоит 380 долл. (760 руб.), вследствие улучшения отделки: увы, фордовские потребители стараются тянуться за богатыми.

Ближайшими к Форду марками являются Шевролэ и Рэбби (около 1 тыс. руб.). Имеется ряд марок на 1½ тыс. руб. (самая заметная—бр. Додж). Машины Форда, Шевролэ и Додж в 1926 г. образовывали 55% всего наличия автомобилей в Соединенных штатах (по 30,20 и 5% на каждую из марок).

Чем объясняется, что машины в Америке так дешевы? Ясно чем: массовым, серийным производством. В Европе машины дороже, хотя рабочая сила и материалы (в Германии, Франции) дешевле, потому что и здесь до американской постановки дела еще не дошли.

Хорошо. Но для нас ведь и фордовский автомобиль дорог.

Найдутся ли у нас рабочие и крестьяне, способные покупать даже такие машины?

Мы полагаем, что через те три-четыре года, которые объективно понадобятся на развертывание нашего автостроения, у нас уже найдется **огромная масса** маленьких **коллективов** и различнейших рабоче-крестьянских **организаций** (в первую очередь кооперативов), которые смогут в рассрочку покупать дешевые машины. Кредит здесь совершенно необходим, и повсюду за границей создаются специальные банки для облегчения сбыта машин. Разумеется, и нам надо учесть эту необходимую предпосылку.

Автомобиль у нас (так же, как в Америке) особенно нужен крестьянину и особенно нужен в степной полосе, при редкой сети железных дорог и разбросанных поселениях. Нам, по этим нашим условиям, больше всего нужен простейший, прочный и весьма легкий **полуграузовик**[1]. Такой тип машины есть наиболее удобный переход от классической крестьянской телеги, этого универсального, но совершенно варварского экипажа. К вытеснению его надо идти путем введения **кооперированных** мелких грузовиков. Надо добиваться того, чтобы в каждой деревне у нас не только нашлось по несколько тракторов, но и **по нескольку грузовиков**, польза от которых будет огромна.

Дешевые **легковые** автомобили смогут покупать и жилищные товарищества в рабочих районах и поселках или группы рабочих, что будет сильнейшим образом способствовать облегчению расселения, удобству сообщения с культурными центрами жизни и приобщению рабочих к тем удобствам, которые при буржуазном строе доступны лишь буржуазным кругам.

Наконец, тем нашим служащим и «спецам», которых мы теперь за казенный счет возим на десятитысячных машинах, надо предоставить за свой счет (опять сначала прикладчину) покупать дешевые машины и ездить на них **самим**.

Здесь надо специально подчеркнуть, что дороговизна поль-

---

1 Фордовский грузовик дороже легкового автомобиля, вместо с кузовом он стоит около 1 тыс. руб., без него 650 руб. Однако для нас годится гораздо более простой кузов, чем у Форда.

зования автотранспортом колоссально увеличивается у нас тем, что на каждой машине у нас сидит шофер. Если принять во внимание, что на содержание шофера надо затратить в месяц рублей 100, а в год 1200 руб., то оказывается, что один шофер обходится в год вдвое дороже, чем фордовский автомобиль в Америке. В Америке шоферов вы найдете только у миллионеров (да и те склонны управлять машиной сами), и кроме того на грузовиках (на фермерских), автобусах и такси. Можно решительно утверждать, что по крайней мере на 22 млн. из всего числа 22 000 тыс. американских легковых автомобилей никогда не сидел ни один профессиональный шофер[1]. В американских учреждениях встречаются казенные машины, на которых служащие могут ездить по казенным надобностям (автора этих строк много раз возили на них служащие министерства земледелия). Но и в голову никому не приходит держать при них шоферов: все сядут сами, так как все умеют править машиной. Мы могли бы удвоить и утроить количество казенных машин с переходом на более дешевые марки и устранение шоферов, что взаимно друг друга обусловливают. Да и, как в Америке, наши служащие сами бы ездить на своих машинах.

Почему создалась у нас традиция на дорогую машину? В-первых, потому, что Россия обзаводилась машинами до 1914 г. или во время войны, когда они вообще были дороги; во-вторых, потому, что тогда это делала, конечно, только буржуазия, наклонная к «буржуазным» маркам; в-третьих, потому, что потом главным патроном автомобилизма стало военное ведомство, которое, естественно, интересуется только мощными машинами и старается таковых иметь побольше в стране: а это и есть более дорогие машины.

С этой традицией надо определенно расстаться и в частности нашим военным надо учесть, что лишь в среде массы деловых машин может явиться у нас достаточно внушительное меньшинство мощных машин, и только из

---

[1] По переписи 1920 г. в Америке числилось 285 000 шоферов. Машин тогда было 10½ миллионов, из них грузовиков 933 тысячи, такси и автобусов — 50½ тысяч. Из этого ясно, что на большинство даже грузовиков сядут не профессиональные шоферы.

нятие массовой и [illegible] создаст нужные предпосылки для массового автомобилизма (особенно по части ремонта, шоферского искусства и пр.). Да и мелкие машины в будущих войнах могут сыграть огромную роль.

В общем нашим лозунгом должно быть: в срок не более 10—15 лет, в меру с ростом общего нашего благосостояния, посадить на автомашину каждого рабочего и крестьянина СССР. И эту—грандиозную—задачу можно и должно осуществить власти советов, и только ей она по плечу.

5. О том, как автомобиль улучшает дороги.

Но ведь для того, чтобы ездить на автомобилях, нужны усовершенствованные дороги. Раньше чем обзаводиться машинами, надо затратить миллиарды на постройку шоссейных путей. Между тем эти миллиарды нужны нам в первую очередь и на приведение в порядок железнодорожной сети и на постройку новых рельсовых путей, которых у нас также совершенно недостаточно.

Если кто-нибудь предполагает, что американцы сперва обзавелись хорошими дорогами, а потом стали строить миллионы автомобилей, тот глубоко ошибается, тот находится во власти другого предрассудка. Дело обстояло и обстоит как раз наоборот, и в Соединенных Штатах считается правилом, что именно появление массы машин дает толчок к постройке шоссейных дорог, которые начинают строиться на местные средства с поддержкой от государства. На 1 января 1925 г. (последние имеющиеся у нас данные) всех дорог, находящихся в ведении так называемых «графств» (волостей или районов по-нашему) было 3 083 (?) тыс. миль (4 504 (?) тыс. километров, а дорог, находившихся в ведении штатов, было 249 (?) тыс. миль (399 (?) тыс. километров). Итого 2 263 (?) тыс. миль, или 4 891 тыс. километров. Из этого числа грунтовых дорог было 2 663 (?) тысячи миль, или 3 934 тысячи километров, или 82%. Лишь 18% остальных были шоссейные или мощеные. Массовое строительство шоссейных дорог началось, вообще говоря, лишь с 1921 г. (когда в Соединенных Штатах было уже 10½ млн. машин), а до того дорог с твердой поверхностью было всего 12%. До того Америка, в отличие от Европы, имела

очень скверные гужевые дороги, что постоянно отмечалось и европейцами и американцами.

А машины все-таки заводились в огромном числе, бешеным темпом. Да ведь Форд именно и создал тип машины, рассчитанной на скверную дорогу с глубокими колеями, рассчитанной на легкий ремонт путем смены частей. Машины заводились потому, что если даже и автомобиль останавливается распутицей, то все же то, что он успевает сделать в проезжее время, дает сильнейшие преимущества.

С другой стороны, если деревенский житель получает автомобиль, он вместе с тем получает возможность и получает охоту тратить деньги и труд на улучшение дорог. Он получает эту возможность, потому что товарооборот сразу расширяется — и по площади, тяготеющей к железной дороге или к городским центрам, и по массе перевозимых грузов. Да и перевозка даже по грунтовым дорогам, согласно американским обследованиям, удешевляется вдвое. Появляется возможность расширить производство продуктов животноводства, интенсифицировать хозяйство, поднять его доходность. Появляется и охота: и при усовершенствованных дорогах все эти преимущества еще больше возрастают, в частности перевозка еще более удешевляется. Больше-кает поэтому возможность при помощи целевых налогов развивать местную сеть, конечно, и при поддержке государства.

Госплановская пятилетка намечает стоимость трудового участия населения в починке дорог всего в 165 млн. руб. на весь плановый срок. Если бы у населения появились машины, оно, конечно, дало бы гораздо больше и натурой и деньгами не только на починку, но и на постройку дорог.

Мы не можем намечать себе особенно больших расходов на дороги в первые пять лет, так как не успеем дать и много машин. Но, во-первых, даже и при существующей сети дорог страна может уже вбирать сотни тысяч машин — мы ведь не используем и существующей сети; во-вторых, машины пойдут, особенно на юге, даже и по грунтовым дорогам, как в Америке; в-третьих, намеченные расходы на усовершенствование гужевых дорог можно значительно увеличить, еще вовсе не достигая многомиллиардных цифр: ведь сейчас-то намечены буквально крохи.

6. Может ли индустриализованная страна быть непроезжей? Электричество и двигатель внутреннего сгорания. Война, автомобиль и авиация.

Но могут сказать—у нас даже и крохи все на счету. Нам нужно сделать огромные затраты на индустриализацию страны, на развитие основных отраслей промышленности (по исчислению Госплана,—около 5 млрд. без жилищного строительства), огромные расходы на основной вид транспорта—железные дороги (3,4 млрд.), большие средства выделить на электрификацию (1,3 млрд.), почти такие же—на рационализацию земледелия (1,2 млрд.); нас ждут новые большие работы, которыми мы, начиная от фундамента, преобразуем хозяйство страны—Днепрострой, Волго-Дон, Турк.-Сибирская дорога (на них в сумме будет затрачено 1,5 млн.). Ресурсы наши ограничены, и намеченные затраты укладываются в них лишь с таким избытком, который составляет необходимый резерв. Пусть бывшая Россия остается «непроезжей», зато мы круто повернем ее на рельсы индустриализации и электрификации.

Конечно, и такое рассуждение есть предрассудок, основную ошибку которого мы подчеркнули последней фразой. Индустриализованная страна без широко развитого местного транспорта есть нелепость, и индустриализовать СССР без развития и упорядочения этого транспорта есть такая же нелепость. Преобразуя хозяйство от низов, нельзя забывать и промежуточных звеньев. Ведь это только при буржуазном строе было бы достаточно подумать о создании основных звеньев; остальные звенья там могут «дорасти сами», на основе «опытной инициативы». У нас этого быть не может, и забывать о них так же неправильно, как, спроектировав фабрику, забыть при этом о постройке рабочих жилищ.

Нам думается, что в таком небрежении местного механического транспорта отчасти повинно и «соотношение сил», сложившееся в кругах нашей технической интеллигенции, и соответствующие тому «умственные привычки». Еще до революции мы имели прочно сложившийся кадр железнодорожных инженеров, блестящий кадр инженеров-электриков и немало хороших строителей. На пар, электричество и

стратегически мы имели и достаточно человеческих сил, и достаточную привычку. На передвижной двигатель внутреннего сгорания мы этого не имели. Конечно, в основе нынешняя эпоха развития человеческой техники есть эпоха электричества, и социализм будет построен на этой технической базе. Но дело в том, что в ближайшее время эта эпоха будет также (и является) эпохой двигателей внутреннего сгорания, поскольку речь идет о перемещении в пространстве. Этот дополнительный член должен быть введен в нашу техническую программу, если мы хотим выдержать конкуренцию с буржуазией. Естественно было нам этого не делать раньше, потому что положение в этом смысле ясно определилось лишь в двадцатых годах нынешнего столетия, на исходе долговременного разрыва нашей связи с заграницей. Но теперь-то положение совершенно ясно, и сложившееся соотношение сил, а также умственные привычки необходимо изменить.

Если мы этого не сделаем, то нам грозят самые тяжелые жертвы, чтобы не сказать поражения, в будущей войне. У нас любят по этому поводу ссылаться, во-первых, на то, что бездорожье помешает противнику в такой же мере, как оно мешает развитию автотранспорта у нас. Во-вторых, ссылаются на то, что с хорошим парком аэропланов мы сможем дать отпор в воздухе. Но теперь появились уже танки, ходящие со скоростью 40 *к.м* в час, были сообщения об отправке в Китай шестиколесных автомобилей, проходящих по самым плохим дорогам; да и для обыкновенных машин, брошенных на нас сотнями тысяч, найдется достаточное поле действия. Ежели мы будем в будущей войне пользоваться российской телегой против американского или европейского автомобиля, результатом будут, по крайней мере, несоразмерно тяжелые жертвы—неизбежное следствие технической слабости. Это будет далеко не индустриализованная оборона.

Обывательский аргумент насчет аэропланов—лишь новая вариация формулы «шапками закидаем». Война всегда будет решаться на земле массовым и прочным закреплением публикой, установлением вооруженного господства одной государственной единицы над другой. Разумеется, если быть

совершенно бесконечными в воздухе, то можно было построить хозяйство по одной этой линии, или в основе по этой линии. Но основным фактором авиация не является.

К этому же рассуждению примыкает и другое сомнительное рассуждение: зачем строить дороги и автомобили, когда можно летать над землей? Мы можем перепрыгнуть через целую стадию развития, избавить себя от издержек на земной транспорт и прямо перейти к небесному. К сожалению, однако, небесный транспорт в отношении преобладающей массы объектов транспорта—массовых дешевых грузов в умеренном поясе земного шара—всегда будет гораздо дороже земного транспорта по той простой причине, что энергия, которую надо потратить на преодоление силы тяготения при подъеме груза вверх (плюс сопротивление воздуха, что менее важно), гораздо больше той, которую надо затратить на преодоление трения и сравнительно незначительных подъемов при передвижении по земле.

Нет, к сожалению, ни с какой точки зрения нельзя нам перепрыгнуть через необходимость упорядочить самый массовый вид транспорта—движение по безрельсовым путям. Здесь не место вдаваться в рассмотрение расчетов Госплана о предполагаемых наших ресурсах и затратах; об этом лучше поговорить отдельно. Но среди основных наших затрат на ближайшее пятилетие должны фигурировать и более значительные затраты на улучшение дорог, а в особенности—затраты на постройку крупных автомобильных заводов; устройство сборочного завода каким-либо американским концессионером может быть вступительным звеном такого развития, а более усиленный ввоз машин—наименее вредным, хотя и вынужденным паллиативом, на ближайшее время.

Мы собираемся к концу пятилетия довести число наших тракторов до 163 тыс. В Сталинграде решено построить тракторный завод с выпуском 10 тыс. машин в год. Нам нужен в ближайшее время хотя бы один автомобильный завод с выпуском 100 тыс. машин в год. Вместо этого газеты преподносят нам известие о проекте велосипедного завода с таким выпуском. Итти по этому пути—это все равно, что вооружать армию только пушками и

культурами, лишив ее ружей. Крупный автозавод нужен нам так же, как Днепрострой, Волго—Дон или Турк.-Сибирская дорога: это—одна из очередных больших наших работ. Советские инженеры и хозяйственники сумели рационализировать нашу нефтяную промышленность, применив в ней американские технические методы, и добиться того, что американцы ожидают от нас в ближайшем будущем выдвижения на второе по нефти место—вслед за Соединенными Штатами. Теперь нам предстоит доказать, что мы в состоянии усвоить американскую технику по линии автостроения и добиться таких же успехов.

Выше уже указано, что экономически означает автомобиль, указано, как он сам расширяет предпосылки для своего распространения, отмечено, насколько необходим автомобиль с точки зрения обороны социалистического государства. Но колоссальна и культурная роль автомобиля. «Непроезжая Россия», это—символ культурной разобщенности, застойных медвежьих углов, оторванности от технического, культурного, политического движения вперед. Недостаточно иметь электрические лампочки в деревне. Нужна прямая и реальная связка деревни с городом, нужно, чтобы наш крестьянин сам бывал в городе так же часто, как американский фермер. Ничто не сломит лучше пресловутый «идиотизм деревенской жизни», чем когда русский, украинский, белорусский, татарский крестьяне сменят допотопную российскую телегу на американский автомобиль. Он будет звеном, скрепляющим союз рабочих и крестьян.

7. Что нужно сделать?

Мы кончаем, подводя вкратце итог конкретным нашим предложениям.

1. Необходимо поставить себе задачей в срок, намечаемый обычно для «генеральных» планов реконструкции (около 15 лет), посадить на автомобиль каждую рабочую и крестьянскую семью.

2. В этот же срок надо сделать «проезжим» наш СССР, широко развив сеть усовершенствованных дорог.

3. Надо немедленно приступить к проектированию, а затем к постройке первого завода для массовой постро-

ки дешевых автомобилей. Форд и Шевролэ (завод Моргановского концерна, конкурирующего с Фордом) строят как легковые автомобили, так и легкие грузовики. То же нужно и нам, но с определенным перевесом грузовиков. Наш первый завод должен давать в год не меньше 100 тыс. штук, чтобы через 5 лет у нас была хотя бы сотня-другая тысяч машин. Международная обстановка требует, чтобы развертывание автостроения шло, если возможно, даже и гораздо быстрее. Возможно, что в пределах пятилетия надо подумать о закладке уже и второго завода или об увеличении размеров первого.

4. Разумеется, необходимо развить (в меньшем масштабе, но не в нынешних кустарных формах) также и строительство более крупных машин,—в первую очередь опять-таки грузовиков,—для нужд крупных экономических единиц: фабрик, торговых организаций, автотранспортных линий и пр., а также для военного ведомства: армию в особенности надо посадить на автомашины. Здесь масштаб производства может измеряться для начала десятком-другим тысяч машин.

5. Если будет иметься возможность, надо поскорее образовать в СССР концессионный завод по сборке американских автомобилей (перевозка частей обходится гораздо дешевле перевозки собранных машин), каковые существуют в ряде стран Европы. До осуществления этого или развертывания своего автостроения надо расширить ввоз дешевых машин. Вместе с тем надо принять меры к сокращению расходов на шоферов, путем обучения «казенных» пассажиров самостоятельному управлению машинами. Шоферам надо дать место на грузовиках и автобусах.

6. Весьма своевременно образование добровольного общества для содействия развитию массового автомобилестроения и массового автотранспорта. Такое общество не может быть только секцией Осоавиахима, так как задачи его в первую очередь «гражданские». Основным его лозунгом должно быть: «автомобиль для всех»; не только «пролетарий на автомобиль», но также и в особенности—«крестьянин на автомобиль».

II. ЕЩЕ РАЗ ОБ АМЕРИКАНСКОМ АВТОМОБИЛЕ И РОССИЙСКОЙ ТЕЛЕГЕ.

(«Правда», 14 и 17/VIII 1927.)

Передо мной—груда писем и откликов на статьи об американском автомобиле и российской телеге. Здесь все, что полагается найти в такой груде. Вот письмо на английском языке от представителя американской автомобильной компании «Студебекер», который выражает надежду, что его компании удастся «помочь» развитию автомобилизма в СССР, и просит, согласно коммерческому обычаю, подтвердить получение письма (настоящим «подтверждаю»).

Вот коллективное письмо 69 работников гаража «Азнефти», призывающее автора «продолжать борьбу за автотранспорт». Вот два письма с контрреволюционным (а одно—с антисемитским) душком, писанные четким почерком, с правильной орфографией—от имени украинских «селян», одно—приложенное без марки, дабы на лишних восемь копеек «нагреть большевиков». Вот забавная открытка от «отдыхающего рабочего» из Крыма, который лаконически журит автора: «Если мы отстали в автомобилях, так это лишь показывает, что отстали экономически и только», «как ты этого не понимаешь». Один из авторов писем спрашивает, будет ли сделана сводка всех откликов, которых, наверно, имеется много.

Да, их имеется много, они заслуживают сводки и ответа, и мы делаем это в настоящем обзоре.

Но прежде чем дать ответ на «отклики с мест», остановимся на трех «откликах из центра», напечатанных в «Правде».

Товарищи Струмилин, Будняк и Гартман в разной степени выражают согласие с автором обсуждаемой статьи, но в то же время делают различные оговорки и возражения.

1. Купит ли крестьянин и продадим ли мы ему дешевый автомобиль?

Тов. Струмилин считает сбыт в размере 100 тыс. автомобилей в год не обеспеченным, организацию такого сбыта со стороны финансовой—весьма трудной, постановку дешевого производства—сомнительной; он думает, кроме того, что крестьянину нет смысла заводить машины, когда и лошадь-то его работает только 85 дней в году: другое дело в Америке.

На это можно ответить следующее:

1. Если т. Струмилин заглянет в последний, только что вышедший, ежегодник американского департамента земледелия, он там найдет статью Хетсона о продолжительности работы лошадей в Соединенных Штатах. Из этой статьи он узнает: обследовано было по части лошадиного «рабочего времени» одиннадцать районов в десяти штатах; из них в семи районах лошади работали от 83 дней и меньше; в Кентукки лошади работали 86 дней, и лишь в трех случаях мы находим 91, 99 и 117 дней. Иначе говоря, в Америке лошадь используется не больше, а, вероятно, меньше, чем у нас. И все же фермеры покупают автомобили миллионами.

2. Несмотря на вероятную большую недогрузку по расчету на весь год в целом (вследствие экстенсивности земледелия главным образом), нет ли все же у нас, и именно сейчас, огромной перегрузки лошади в критические моменты, нет ли затруднений с вывозом хлеба с полей, с вывозом продуктов на рынок осенью и т. п.? Есть[1]. И если в Соединенных штатах одним из способов борьбы против такой перенагрузки считается «диверсификация» (введение более разнообразного состава культур, т. е. движение по пути интенсивного хозяйства), то другим оказывается введение автомобиля и трактора (и заметьте: автомобиля в первую очередь). В то же время—главное, что необходимо для введения интенсивного хозяйства,—это

[1] Затруднения здесь имеются не только для лошади, но и для человека, время которого осенью особенно дорого.

как раз быстрый и дешевый подвоз продуктов к станциям и рынкам.

3. Средняя по СССР цена телеги на железном ходу — 67 руб.; положив (с заведомым преуменьшением) 20 руб. на хомут, сбрую и пр., получаем 87 руб. затраты на «российскую телегу». Коллектив в шесть крестьян уже способен заменить ее «американским автомобилем», если мы добьемся американских цен. В таком коллективе возможно такое и сокращение числа лошадей: и если отпадает лишь одна лошадь[1], то на Северном Кавказе это означает экономию в 188 руб., на Украине—162 руб., в Центрально-промышленном районе—135 руб. При наличии этой экономии цену можно считать в запас и немного выше американской.

Тов. Струмилин и многие другие не хотят учесть того, что перевозочная машина, как всякая другая машина, на основе коллективизации вполне способна проникнуть в нашу деревню в широчайшем масштабе (ведь у нас ныне 24 млн. хозяйств) и в свою очередь будет мощным двигателем кооперации и коллективизации.

4. Тов. Струмилин отказывается от всяких надежд достичь в течение пяти лет американских цен на автомобили, даже при производстве 100 тыс. штук в год. Все это, несмотря на то, что американские заводы не только продают исключительно дешевые машины, но и дают гигантские прибыли своим хозяевам, а мы будем работать не для таких прибылей. Повидимому, это мотивируется тем, что т. Струмилин в своей пятилетке собирается за 5 лет снустить средний индекс промтоваров со 177% довоенного лишь до 146%. Однако если мы строим новый завод и притом завод по типу комбинированного предприятия, т. е. производящего в своих недрах все необходимые ему материалы и полуфабрикаты, мы имеем все основания требовать равенства его не по унаследованной окружающей среде, а по наивысшим техническим и организационным образцам.

---

[1] Таковой, скажем, является лошадь того крестьянина, который берет на себя шоферские функции.

«Хвостизм» в организации в этой новой отрасли промышленности надо решительно отбросить. Ее надо организовать так же, как реорганизована наша нефтяная промышленность; с установкой не на «рассейские» понятия и образцы, а непосредственно на американские, минуя и европейские.

Обязательное задание при проектировке большого автомобильного завода, это — себестоимость, равная американской или лишь немногим выше. В данном случае в рабоче-крестьянской стране — это важнейшая, решающая предпосылка.

5. Нет сомнений, что со стороны финансовой организации сбыта автомобилей представляет наибольшие затруднения. Не только у нас, но повсюду. Ибо повсюду они продаются в кредит, в рассрочку, подобно швейным машинам. И рядом с автомобильным заводом всегда стоит та или иная кредитная организация (рядом с Моргановской генеральной корпорацией моторов — Генеральная финансирующая корпорация; в Германии есть специальный автомобильный банк; в Швеции — кредитное учреждение для финансирования продаж в рассрочку и т. п.). Затруднения здесь есть, и выход из них надо искать путем привлечения иностранного капитала: при наличии завода привлечь его будет уже не так трудно, так как самый завод составляет надежную гарантию.

В заключение надо отметить, что нет возражений против того, чтобы большой автомобильный завод сам имел характер концессионного или смешанного предприятия, однако с обязательным обеспечением массовой и дешевой продукции.

Самое главное — это то, чтобы он был осуществлен в пределах пятилетнего плана (вот почему о концессии мы говорим в виде возможного варианта, но не основного: найдется концессионер — тем лучше, не найдется — надо строить самим обязательно). Этого категорически требуют соображения обороны. Надо усвоить себе ту — может быть, неприятную, — но абсолютную истину, что воевать без массы автомобилей, без наличия целой автомобильной культуры уже теперь поль-

вя, а через 1—2 года будет совершенно достаточно. Пять лет—приблизительный предел от речи, которую мы можем иметь (а можем и не иметь). К концу этого срока мы должны поставить свое массовое производство машин. Импорт и сборка привозных частей (на них умирает Струмилин) этого вопроса не разрешат. А если представить их себе в массовом масштабе, это потребует таких расходов валюты, которых мы сделать не можем: дешевый иностранный товар для нас непозволительно дорог в этом смысле.

Я никогда не говорил о немедленном, с будущего же года, внедрении у нас по 100 тыс. машин ежегодно (как мне приписали отдельные товарищи). Я говорил о том, чтобы в течение трех лет (считая один год на изучение дела и проектировку и два года на постройку завода) подготовиться к выпуску по 100 тыс. штук так, чтобы к концу пятилетнего периода иметь выпускаемыми по крайней мере 200 тыс. штук. Осуществить это можно и должно, и одного только можно опасаться: не будет ли это слишком мало и слишком поздно?

В ближайшие же три года (еще до постройки большого завода) надо развернуть тысяч до 10 производство менее мастовых, более тяжелых и более дорогих машин (преимущественно грузовых). В эти годы надо также в большем, чем до сих пор, масштабе ввозить дешевые машины или части их для сборки. Это будет переходно-подготовительным периодом.

2. Почему в Америке автозаводы дешевле, чем у нас? У кого учиться автостроению. Автомобиль и калоши.

Применительно к соображениям т. Струмилина я изложил здесь ряд общих аргументов. Я могу поэтому короче остановиться на соображениях тт. Будняка и Гартвига. Что касается т. Будняка, то, вполне поддерживая защищаемую им мысль о постройке в ближайшее же время малого завода (на 10—12 тыс. машин), я считаю долгом выразить публично свое удивление большой дороговизне этой постройки. На эту цель требуется «свыше 100 млн. руб.». Весь актив фордовских заводов, произведших в 1925 г.

2½ млн. машин, составлял на конец 1923 г. 784 млн. долл. (1568 млн. руб.). Из них 143 млн. долл. (286 млн. руб.) составляли недвижимое имущество, т. е. частью, следовательно, цену земли, 414 млн. долл. (828 млн. руб.) — наличные средства, т. е. капитал в деньгах и ценных бумагах. Машины и оборудование, а также «инвентарь» (т. е. разные запасы) давали вместе 225 млн. долл. (550 млн. руб.). Иными словами, материальная ценность заводов, без цены земли и денежной части капитала, вряд ли была намного больше 700 млн. руб. Это — цех производства в 2½ млн. У нас же хотят затратить 105 млн. руб. для постановки производства 10—12 тыс. машин в год! Представитель фирмы Студебекер прислал мне вместе с письмом проспект его компании, где указано, что весь актив компании составляет 20 млн. ф. ст. (200 млн. руб.). У Студебекера, как у Форда, денежный капитал — весь свой (нет облигаций, нет займов в банках). Завод Студебекера за вычетом денежного капитала, вероятно, стоит как раз столько, сколько хотят затратить на наш малый завод. А сколько автомобилей строит Студебекер? Из «Большой советской энциклопедии» узнаю: в 1924 г. построил 150 тыс. автомобилей, а теперь, надо думать, строит и больше. Значит, за ту же сумму в Америке организовали продукцию в 12—15 раз большую! Тов. Будняк ссылается на то, что нам надо развить производство специальной стали, арматуры, кузнеца и пр. Но беда в том, что Форд и Студебекер (и только они) все производят у себя сами, так что этот аргумент сюда неприложим.

Вывод: со сметой на постройку малого нашего автозавода, повидимому, дело обстоит неладно.

Другое, с чем не приходится согласиться у т. Будняка — это с его тенденцией опереться на европейский технический опыт и капитал в деле автостроения. Энтузиастом Америки автор этих строк является, как известно, далеко не во всех случаях. Но в автомобильном-то деле обходить Соединенные Штаты — совершенная нелепость. Именно туда надо ехать учиться по этой части, и с этой страной надо завязывать связи в первую очередь.

Совершенно прав т. Будняк насчет обложения налогами

и пешеходами. По этому же поводу начальник украинского Мостранса т. Луговской справедливо замечает в своем письме:

> Когда мы выдвигаем вопрос о создании аналогично Западной Европе и Америке благоприятных условий для специальных эксплоатационных автомобильных предприятий, мы наталкиваемся на совершенно обратную, чем за границей, тенденцию: рассматривают эти предприятия не как проводники необходимой нам технической культуры, а как удобный объект обложения... Взгляд на автомобиль, как на предмет роскоши, как на прихоть, без удовлетворения которой можно обойтись, сказывается на каждом шагу.

Автомобилей, представляющих собой предметы роскоши, или «Мерседесов, снабженных чуть ли не авиационным двигателем», по выражению автора другого письма, т. Михайлова, нам вообще ни ввозить, ни производить не нужно. Полезные же машины, ввозимые в страну и в ней работающие, искусственно удорожать налогами явно бессмысленно. Налоги с машин, как в Америке, должны итти только на улучшение дорог, а разницу в цене внутренней и внешней, пока она будет существовать, надо обращать только на увеличение автомобильного парка страны.

3. Тов. Гартван не хочет автомобилизовать СССР.

Остается сказать несколько слов о соображениях т. Гартвана. Читая их, невольно сожалеешь о том, что наша автопромышленность уложена на Прокрустово ложе «металлопромышленности вообще» и вместе с тем «металлической комиссии промсекции Госплана». Тов. Гартван просто-напросто не понимает или не хочет понять веса и значения автопромышленности в современном, послевоенном народнохозяйственном техническом аппарате. По мнению т. Гартвана, собственно говоря, ничего нельзя сделать, а потому и делать не надо (кроме «малых дел» в точном смысле слова).

Уже «неумение обращаться с машиной» кажется т. Гартвану огромным препятствием. Это то, чем нас пугали по части тракторов и что оказалось совершенными пустяками. Это при наличии в каждой деревне бывших военнопленных, бывших

красноармейцев, комсомольского актива и пр., это при нашем культурном уровне деревни, которого т. Гартван, видимо, не оценивает. Любой крестьянин сочтет этот довод абсолютно пустяковым! Только дайте ему дешевую машину.

Во вторую очередь на сцену выступают, конечно, дороги. «Вследствие огромных размеров территории и исключительно скверных дорог, аналогия с Америкой здесь не совсем применима». Именно вследствие огромных размеров территории Америки и исключительно скверных ее дорог, в особенности лет десять назад и в особенности по сравнению с Западной Европой,—аналогия вполне применима.

Индустриализация, без автомобилизации, на фоне «нашей прежней России»—«возможна, хотя и в порядке такой постепенности, которая для многих из нас неприятна». Не лучше ли тогда сказать напрямик: то, что большевики подразумевают под «индустриализацией», для нас недостижимо, на это либо нужен срок в полстолетия, либо нужно «итти на выучку» к иностранному капиталу? Ведь, собственно, это и вытекает из слов т. Гартвана.

Нам «постепенность» в стиле т. Гартвана не «неприятна». Мы ее отвергаем: на основе новых способов использования народного богатства и распределения народного дохода, при помощи применения новых форм социально-хозяйственной организации, путем выявления энергии новых общественных классов, путем быстрого поднятия их культурности, путем особенно быстрого усвоения всех последних достижений технической науки мы рассчитываем создать совсем другую «постепенность» реконструкции, чем у т. Гартвана, как применили уже далеко не всеми предлагаемую «постепенность» в восстановлении нашего хозяйства.

Тов. Гартван разрешит нам поэтому остаться при нашем намерении: в течение 10—15 лет посадить на машину каждую рабочую и крестьянскую семью, для чего в следующие пятилетки потребуются еще и еще заводы с продукцией во многие сотни тысяч машин ежегодно. Пока мы ограничиваемся лишь первым заводом такого типа и настаиваем на немедленном приступе к разработке проекта.

4. О наших дорогах и о спросе на автомобили.

Плохие дороги не являются абсолютным препятствием для развития автомобилизма. С другой стороны, развитие автомобилизма дает толчок скорейшему усовершенствованию дорог. Сколько ни отрицали бы это «рассейские» старовёры, но это—факт. Однако отсюда не следует, что можно забыть о состоянии наших дорог, и мы посвятили этому вопросу достаточно внимания в предшествующей серии статей. Целый ряд наших корреспондентов особенно подчеркивает этот вопрос.

Так, например, 69 шоферов и сотрудников центрального гаража Азнефти (кстати сказать, Азнефть из всех наших промышленных организаций имеет наилучшую систему автотранспорта и располагает 736 автомобилями и тракторами) в своем коллективном письме жалуются:

> Надо сказать, что дороги наши никуда не годятся: на этих дорогах ломаются не только машины, но не выдерживают и наши животы, в результате чего у нас 40% шоферов с вырезанным аппендицитом.

Состояние наших дорог располагает на грустный (но не безнадежный) лад и т. А. Максимова (Тверь).

> Когда я прочел в «Правде» статью «Американский автомобиль и российская телега»,—пишет он,—то при виде нашей черепашьей работы по ремонту шоссейных дорог невольно подумал: «мечты, мечты, где ваша сладость!»
>
> ...Ранней весной вздумали отремонтировать ленинградское шоссе в нескольких верстах от Твери. Вот теперь июль на исходе, а и полверсты не отремонтировано. Правда, ремонт происходит основательный: заново пересыпают щебень, но, тем не менее, полверсты за четыре месяца—это слишком мало.
>
> ...И вот позволительно спросить: делается ли что-либо для механизации работ? Придется ответить, что ничего не делается.
>
> ...Нам нужно побороть консерватизм наших спецов, отмахивающихся от завоеваний за-

граничной техники. Уж очень много наши специалисты видят у нас невозможных вещей, все сваливают на объективные условия.

«Консерватизм наших спецов» и «сваливание на объективные условия» — это не в бровь, а в глаз, особенно, если вспомнить вышеприведенные рассуждения т. Гартвига. Но в связи с вопросом о дорогах говорить приходится, пожалуй, и не только о консерватизме, но и о безобразной индифферентности к порученной работе, халатности, безрукости.

Тов. Максимов наблюдает ход ремонтных работ на ленинградском шоссе с тверского конца; но совершенно такая же картина наблюдается и на московском конце. Ремонтные работы существуют, повидимому, только для того, чтобы делать шоссейные дороги непроезжими в течение всего лета. Под самой Москвой, у аэродрома, три месяца чинилось асфальтированное шоссе (кстати сказать, в прошлом году столько же времени строившееся и построенное, видимо, блестяще). Подобные порядки вызывают возмущение всех, кого угодно, но, отвлекаясь, только не тех, кому этим ведать надлежит.

И не только в Москве и Твери плохо обстоит дело, но и в Туле. Тов. К. Чернов рассказывает:

Было когда-то у нас Веневское шоссе. Шоссе, как шоссе. Ежегодно ремонтировалось, и по осенью, а весною, мелким щебнем. За лето укатывалось, и к осени, к тому времени, когда крестьяни начинает обозами ехать в город с урожаем, это шоссе было вполне готово. И так из года в год. Но вот годы войны, годы разрухи — шоссе пришло в отвратительное состояние... Пришел нэп. Ремонтируется шоссе. Мостится оно (подгородный участок) крупным булыжником. Дело было к осени, и поэтому грязь с шоссе не снималась, достаточно было выбиться одному камню, как тяжелыми телеги крестьян разворотили все шоссе (на указанном участке). Плакали кооперативные денежки...

Может быть, вы подумаете, что на этом участке шоссе нет мостов? Будьте спокойны, есть, шириной одна сажень, и нередки случаи, когда крестьяни, вместе с телегой, лошадью и мукой или еще чем «неосторож-

но» летит с этого моста в воду и грязь под мост, так как мост стоит без перил и других каких-либо предохранителей.

Вы, может быть, также думаете, что об этом шоссе никто не знает? Знают все, и даже комхоз. Еще зимой он стал готовиться к ремонту, навозил песку, а камня нет. Песок этот обмеряется чуть ли не еженедельно вот уже с самой весны. Удивительно, вероятно, комхозу, почему песок в объеме все уменьшается. Тащут его все, кому не лень. Камень стали возить теперь, валят его без разбора, затрудняя и без того горе-«движение» по шоссе...

Прочтет нашу заметку комхоз, раскачается и начнет мостить шоссе. Теперь! Это значит, когда шоссе должно быть давно готовым, так как урожай уже готов и едет в город. Опять, значит, заплачут наши денежки, и через год опять начнется сказка про белого бычка...

Мы потому делаем такую длинную выписку из письма т. Чернова, что оно описывает, безусловно, типичную картину. Поднимаемый т. Максимовым вопрос о механизации ремонтных и дорожно-строительных работ поставлен правильно. Надо покупать и ввозить дорожно-строительные и дорого-равняющие машины. Они и стоят не так дорого. Ленин еще в 1922 г. в одном письме указывал на необходимость их введения.

Но прежде всего надо обратить внимание на безобразную, бесхозяйственную постановку существующих работ: денежки наши плачут повсеместно, плачут, не унимаясь. Вместе с ними плачут крестьяне, возчики и шоферы.

А крестьянство, если его сумеет расшевелить соответствующая добровольная организация, сможет помочь сбором и подвозкой камня. Тов. Максимов напоминает, что до войны крестьяне Тверского уезда занимались этим делом в виде промысла, собирая в артельном порядке и раскалывая камень. Он шел в Германию, и за воз платили рубль.

Если предшествующие товарищи призывают взяться за улучшение дорог, то т. Ерыкалов (Тотьма, Вологодской губернии) на конкретном примере показывает нам, как машина уже бьет лошадь и улучшает дорогу.

Вы очень метко сказали,—пишет он,—о предрассудке: «автомобиль есть буржуазный экипаж». Тот, кто имеет дело с местным транспортом и знает, какая огромная разница в смысле дешевизны и удобства между автомобилем и телегой, тот не колеблясь скажет: «телега есть архибуржуазная штука». Ныне я первый раз имею дело с автомобилем, старым, разбитым, заслуженным «Фордиком», и восхищаюсь всех породистых и непородистых лошадей, хотя я самый натуральный крестьянин и только два года как оставил плуг.

Тов. Ерыкалов (член партии) заведует нашим курортом в Тотьме и должен ежедневно возить по 200 чел. на соляные ванны за два километра от гостиницы. На лошадях это обходится в 80 руб. в сутки, на автомобиле—20 руб. Экономия в месяц—1 800 руб., а в сезон—6 570 руб. С большим трудом т. Ерыкалов раздобыл «почти брошенный Фордик» и месяц возил на нем больных, пока не сломался коленчатый вал, которого и в Москве не оказалось. Даже за этот срок т. Ерыкалов оправдал расход на улучшение дороги в 1200 руб. («теперь другой такой дороги в пределах губернии нет,—пишет он,—вы совершенно правы, утверждая, что автомобиль устроит дороги, а не наоборот»). Но все это благополучие кончилось вместе с коленчатым валом, «и лошади возят и увозят больных и средства». Тов. Ерыкалов ругательски ругает «бюрократов» и «идиотскую косность» тех, кто считает хорошим типом именно лошадиный транспорт.

Таким образом, пока в Москве ученые люди рассуждают насчет того, обеспечен ли у нас спрос на машины и не препятствуют ли их внедрению «объективные условия», наши автодеятели занимаются импортом «Мерседесов», а низовые наши хозяйственники бьются над тем, откуда им раздобыть коленчатый вал к паршивенькому «Фордику», за который в Америке не дадут, вероятно, и сотни долларов!

А в то же время другой голос из провинции сообщает нам, куда можно немедленно разместить десятки тысяч машин. Тов. Бахаревский (Тамбов) пишет:

> Деревня чрезвычайно нуждается в механическом транспорте. Вследствие редкости железнодорожной сети

у нас колоссальное количество грузов доставляется в деревню по грунтовым дорогам. От каждой станции везут товары для деревни на лошадях десятки километров. Мне приходилось наблюдать в деревне, как в пахотную пору гоняли тракторы за нефтепродуктами за сорок километров. Я уверен, что уже в настоящее время каждая деревня имеет нужду в автомобиле, а, главное, и средства для его приобретения найдутся, потому что каждое потребительское общество, каждое сельскохозяйственное товарищество ежегодно тратят большие деньги на доставку товаров. А приобретение каждой деревней 2—3 авто сразу значительно увеличит общее число их.

К этому следует добавить, что на Северном Кавказе можно видеть, как тракторы в пору осенней пахоты ездят в город не только за нефтепродуктами, но и с хлебом на станцию. Грузовик здесь напрашивается сам собою. Только этот грузовик должен обязательно быть дешев и легок, а у нас думают лишь о грузовиках в 2—3 тонны и весьма дорогих.

В одном неправ т. Бахаревский. Он думает, что— главную роль автомобиль должен приобрести в деревне, так как в большинстве городов пульс жизни еще слаб, чтобы можно было наводнить их машинами.

Наши более крупные города во всяком случае можно наводнить грузовиками и такси.

Обозная лошадь в Москве стоит 225 руб., тяжеловоз—до 650 руб., телега на железном ходу—100 руб., а хомут со сбруей—от 30 руб. 350—800 руб.—такова цена выезда, которая в большинстве случаев ближе к верхнему концу (800 руб.), а не к нижнему. Даже легкий грузовик заменит два-три выезда, при более быстром по сравнению с лошадью обороте. Это значит, что и для СССР пришел момент, когда ломового извозчика надо по всей линии заменить шофером. Не менее возможно и необходимо заменить шофером легкового извозчика. А ведь тех и других в наших городах— многие десятки тысяч.

5. Индивидуальное или коллективное пользование машинами?

В связи с вопросом о возможном объеме сбыта машин стоит другой, весьма важный вопрос—о характере владения и пользования машинами. Должно ли оно быть индивидуальным или коллективным? Этот вопрос, с одной стороны, ставит т. Пятницкий (Ленинград).

Может ли быть идеалом то, чтобы «посадить на автомобиль каждую рабочую и крестьянскую семью»? Или же: не только «пролетарий на автомобиль», но также и в особенности—«крестьянин на автомобиль»? Эти лозунги невольно останавливают на себе внимание. А что, если они так же верны, как выброшенный когда-то по адресу деревни: «обогащайтесь»?

Может ли быть для нас идеалом благополучие, скажем, американского рабочего, который настолько много зарабатывает, что в состоянии иметь собственный автомобиль, хотя и в рассрочку купленный? Нет, не может быть, не должен быть у нас такой идеал чисто буржуазного индивидуализма или мещанского благополучия...

Пусть для деревень идеалом будет не то, чтобы каждая крестьянская семья имела автомобиль, а чтобы он был у каждого кооператива, например, у потребительского, у кредитного, у сельскохозяйственного (яичного, льняного, картофельного и пр.), у товарищества, у артели, у коммуны, у совхоза. Такой идеал не только приемлем на путях к социализму, но и обязателен...

Пусть и в городах будет устремленность не к тому, чтобы каждый более или менее высокооплачиваемый рабочий или служащий имел возможность раскатывать на своем собственном автомобиле и обдавать товарищей пылью и грязью, а нечто другое. Пусть будет идеалом то, чтобы каждое из жилтовариществ могло обзавестись собственным автомобилем, и развозить на нем рабочих и служащих на места их работ и забирать

по домам... Достижимо то, чтобы союзы товариществ организовывали автобусное сообщение по тем улицам, где нет трамваев... Вполне осуществимо, например, и то, чтобы проживающие не только в одних зданиях, но и в одних кварталах, организовывали между собою тех или иных размеров товарищества для покупки автомобилей, скажем, на три—пять—десять семей.

А вот вам голос, звучащий совсем иначе,—голос инженера Шарапова, «отца» советского автомобиля «АМО-1», по выражению одной из газет.

Тов. Шарапов, с одной стороны, высказывается против «буржуазных» машин.

В отношении ввозимых из-за границы машин считаю, что следовало бы отказаться от действительно «буржуазных» наклонностей в отношении огромных, дорогих, шикарных машин. Обычно такая 7—8-местная машина возит 1—2 человек, и почти никогда полный комплект, так что пассажиро-километр такой машины стоит государству нашему довольно дорого. Полагаю, что любой председатель любого треста или какой-либо другой деятель, как выходящий из пролетарской среды, так и непролетарской, прекрасно мог бы ездить по служебным делам не на «Линкольне» или 8-цилиндровом «Паккарде», или 140-сильном «Мерседесе», а на «Форде» и «Ситроене» или «Додже», или, в крайнем случае, на «Бюике», что дало бы если не упятерение, то утроение числа ввозимых машин.

Замечания эти абсолютно правильны, и к ним надо добавить только то, что «председателям» и «деятелям» надо научиться управлять «Фордами», «Доджами», «Бюиками», дабы не держать лишних шоферов.

Другая часть письма т. Шарапова посвящена рассказу о его злоключениях, связанных с индивидуальным владением маленьким автомобилем «Амилькар» в три лошадиных силы. Пока у т. Шарапова был хороший мотоциклет, было ничего. Как только появился взамен крохотный автомобиль,—житья не стало. Соседи по дому и домоуправление всеми способами повели кампанию против «буржуазного ин-

дивидуализма». Требовали дополнительной платы, ссылаясь на пожарную опасность, запирали ворота, словом, всячески выживали со двора частную машину.

Никакие мои резоны, что-де это есть частица индустриализации страны, что это моя профессия, что машина необходима для поездок на службу, на заводы, которые находятся в разных местах города, что это — разумный отдых и развлечение, что я на близком общении с машиной учусь, технически воспитываюсь, что я не мог бы быть хорошим инженером, конструктором, специалистом, что я не создал бы своей машины, если бы не копырялся в этом деле, как жук в навозе, а играл бы в бабки или сидел в пивной,—указания на линию и директивы партии, профсоюзов в отношении научных работников и специалистов,—ничего не помогло. «Запрещаем, не желаем»—был ответ.

Высказывая свое возмущение такой «мещанской тупостью и завистью», против которой не помогла и милиция, т. Шарапов кстати отвечает, что его история создала подавленное настроение среди всех вообще инженеров и спортсменов, надеявшихся обзавестись автомобилем, и спрашивает, какой же сбыт при таких условиях может получить сконструированный им автомобиль?

Не правда ли, два совершенно различных подхода, столкнувшихся, как видно, не только «в теории», но и на практике? Кто же тут прав?

Что касается т. Пятницкого, то он совершенно неправ в том, что лозунг «в срок, намеченный обычно для «генеральных» планов реконструкции (около 15 лет), посадить на автомобиль каждую рабочую и крестьянскую семью» есть «буржуазно-индивидуалистический лозунг». Я специально для т. Пятницкого подчеркиваю теперь оговорку о сроке. Но я точно взвешивал и раньше свои выражения. И я весьма определенно говорил о том, что в ближайшее время (пока мы бедны) автомобиль надо внедрять именно в тех началах, о которых говорит т. Пятницкий (покупка кооперативами, артелями, совхозами и пр.); т. Пятницкий тут только повторяет мои же слова. Я также отметил, что и служащие наши сперва должны

покупать машины вскладчину. Что значит «сперва»? В течение первых 5—10 лет, пока мы еще будем бедны.

Если же т. Пятницкий хочет утверждать, что и тогда, как наш рабочий достигнет заработка, близкого к американскому, не следует предоставлять каждой рабочей и крестьянской семье иметь свою машину—ибо это-де буржуазный индивидуализм и мещанское благополучие,—то т. Пятницкий, по-моему, не только совершает ошибку, но и ошибку наивную. Достаточно спросить т. Пятницкого: считает ли он допустимым, чтобы каждый рабочий имел в своем единоличном пользовании велосипед, предполагая, что техника его упала до такого уровня (это уже достигнуто за границей), когда он делается общедоступным? Очевидным образом—да, считает допустимым. Но в чем же, собственно, разница между велосипедом и автомобилем? Только в двух вещах. Во-первых, в цене, которая при массовом производстве автомобилей упадет очень низко, а при росте общественного богатства рабочего государства позволит и автомобилю вместиться в разряд индивидуально потребляемых благ. Во-вторых, в том, что автомобиль есть экипаж трех-четырехместный в отличие от одноместного велосипеда. Посему, пока существует семья (а целое поколение или два она минимум просуществует), наименьшей потребительской ячейкой для автомобиля должна быть именно семья. Тов. Пятницкий, кстати сказать, не заметил, как он сам посадил на автомобиль «три—пять—десять семей». Я только «либеральнее» моего оппонента и имею большую веру в быстроту развертывания наших производительных сил.

Вообще говоря, если т. Пятницкий полагает, что при развитом социализме у людей не будет своего «индивидуально-пользуемого» платья, белья, башмаков, шляп, книг, чемоданов и т. п. (ведь это тоже индивидуализм и «мещанство»), то он глубоко ошибается. Не только это будет, но будут свои велосипеды, фотоаппараты, музыкальные инструменты, пишущие машинки, автомобили, авиетки и пр. Материальное благополучие социалистического общества не есть «мещанское благополучие», и не всякое индивидуальное потребление означает «буржуазный индивидуализм».

Хотя автомобиль вовсе не должен всегда находиться в коллективном пользовании, но в ближайшие годы в деревне он сыграет роль орудия коллективизации и таковым частью останется и в будущем. Он составит в ближайшие годы лишнюю и очень действительную коллективную скрепу между крестьянами: он будет экономически «воспитывать» их к коллективизму, как воспитывает технически инженера Шарапова. Но под этой тканью сложатся одновременно другие, более плотные, глубже сидящие ткани. Скрепа мелкого автомобиля впоследствии утратит значение (скрепа большого грузовика, деревенского автобуса останется). Каждая семья будет разъезжать по деревне на своем отдельном автомобиле, но производственное хозяйство деревни будет коллективным.

Теперь обратимся к т. Шарапову. Я совершенно согласен с тем, чтобы каждый автомобильный инженер уже теперь имел в своем единоличном пользовании машину (но, заметим, не «буржуазную» машину). Она ему так же нужна, как скрипачу своя обыгранная скрипка. Насчет так называемых «спортсменов» вопрос стоит несколько иначе, ибо не всегда ясно, где кончается действительный любитель машины и, может быть, будущий изобретатель, и где начинается нэпман, любящий прокатиться [1].

---

[1] Настоящим советским спортсменам, как правильно предлагает т. Пяткин, могут давать напрокат специально для этого приобретаемые машины наши автоклубы. Они же (и специальные кружки) могут удовлетворить потребность тех «заядлых любителей движущихся машин», за интересы которых вступается т. Роговский (Ростов), который пишет:

«Они покупают автохлам, старые мотоциклеты, моторы, ремонтируют их, пристраивают их к лодкам, возятся, расходуют много денег и времени, жадно рассматривают всякую авто- или авиановинку, читают журналы, интересуются другими двигателями.

Это—одна из наиболее квалифицированных групп среди рабочих.

Отсюда выходят новые изобретатели, потому что изучение автомобиля, этой сложной, остроумной, конструктивно-изысканной машины, в многообразии и изощренности своих механизмов хранящей колоссальную работу технической мысли, изготовленной наилучше организованными фабриками по новейшим производственным методам, дает хорошее техническое развитие.

Личный вопрос т. Шарапова, безусловно, решается в его пользу. Но если он утверждает, что всякая частная машина сейчас есть звено индустриализации, то он забывает, что мы то говорим об индустриализации социалистической. А если мы предположим, что внедрение автомобилей сейчас пойдет по пути увеличения числа частных, единоличных машин и если на это будет поставлена ставка «НАМИ-I», это, во-первых, означает, что мы будем помогать буржуазной индустриализации, ибо на машины в первую очередь сядут богатые, а, севши на них, приобретут дополнительное преимущество. Большая разница в том, что можно делать сегодня, при одних общих условиях, и что можно будет делать завтра—при других.

Во-вторых, т. Шарапов говорит о «мещанской тупости и зависти». Но не является ли зависть пешего к конному (которые, как известно, не товарищи) не только совершенно естественным чувством, но даже общественно-справедливым, если пеший не случайно, а постоянно, по объективным условиям, вынужден ходить на своих, на двоих? В особенности после Октябрьской революции и в СССР от этой зависти никак не отделаешься. Нечто весьма родственное «зависти» порождает классовую борьбу и революции (Зомбарт даже прямо называл это «завистью», упрощая вопрос). Вот и с этой точки зрения: кто хочет строить автомобилизм в СССР и строить крепко, тот должен подходить к делу не со стороны частно-единоличной, а со стороны наивозмож-

---

Чем наши ребята хуже американских? Надо и нам дать хорошую, дешевую машину. Обязательно дешевую, вроде «Форда» и такую же нетребовательную к дорогам».

Ясно, что потребность этого рода «ребят» надо всемерно принять во внимание, но индивидуальных машин им пока дать нельзя. Отметим также, что специального поощрения заслуживает стремление «пристраивать моторы к лодкам». В чем мы отстали наиболее безобразным образом, это — в водной мотокультуре. Примитивная моторная лодка дешевле не только автомобиля, но и мотоциклета, а значение ее при благоприятных условиях местности нисколько не меньшее. В Швеции имеются десятки тысяч моторных лодок. Не знаем, исчисляются ли они у нас даже сотнями.

но большего, сразу распространения на многих (если не на всех) благ автомобилизма. От требования равенства, т. Шарапов, у нас не отделаешься (и как это хорошо, что не отделаешься!). Отсюда следует опять, что начинать распространение автомобиля надо в коллективных формах. После, когда уже на всякого найдется машина, станет возможным индивидуальное пользование.

Характерно ведь, что те два «селянских» письма с черносотенным душком, о которых я упомянул вначале, на что они напирают? Знаем, дескать, кто поедет на наших автомобилях! Разве крестьяне на них сейчас ездят? Ездят комиссары и пэманы. Так и впредь будет. Лучше позаботьтесь, чтобы у нас хорошие сапоги были—пешком ходить и пр. Отсюда-то и растет предрассудок, что автомобиль—буржуазный экипаж. И разрушить этот предрассудок по-настоящему можно лишь в том случае, если на деле начать превращать автомобиль в рабоче-крестьянский экипаж.

Отсюда не следует, что надо вовсе запретить частные автомобили (существующие и теперь). Но следует продавать автомобили в первую очередь коллективам и по низким ценам, а частным лицам—в последнюю очередь и по значительно повышенным. Ячейки добровольного общества, нами проектируемого, могут взять на себя наблюдение за выполнением этого. Во-вторых, сборами на улучшение дорог единоличные автомобили опять-таки следует облагать в повышенном размере. В-третьих, в деревню частные автомобили, безусловно, пускать теперь нельзя.

6. Велосипед и автомобиль. Выявление спроса на машины.

Выше вскользь было упомянуто о велосипеде, как о другом средстве механического транспорта. Этому вопросу посвящены два письма в редакцию «Правды», которые оба выдвигают велосипед: одно—взамен автомобиля, другое—наряду с автомобилем.

Тов. А. И. Суханов из села М. Избердей Тамбовской губернии находит намечаемые нами на 15 лет перспективы

«пожалуй чуть-чуть утопичным» и считает, что «мазать нужно не с этого». Тов. Суханов спрашивает:

Почему частенько хромает размах работы **вик**ов и **сельсоветов** (т. Суханов работает в сельсовете) и других организаций в уездах? Да потому, что нет средств передвижения. У волисполкома 3 лошади на всю волость радиусом в 20 километров, у сельсоветов их совершенно нет. Ясно, что при таких условиях работа хромает и будет хромать.

Памятив таким образом еще серию возможных потребителей механического транспорта, т. Суханов высказывается, однако, за велосипед, который найдет себе сбыт у этих потребителей, если поставить массовое производство и «понизить стоимость велосипеда до 75 руб. вместо 200 руб.». Тогда, во-первых,

каждый работник будет в состоянии приобрести велосипед. Во-вторых, сейчас ямщина обходится волисполкому в год 1 800 руб. Летом 5 месяцев можно при наличии велосипедов обходиться без ямщика. Результат—900 руб. в кармане, это в год, и за эту сумму в 2—3 года можно снабдить работников волости велосипедами.

Расчет т. Суханова, который является весьма ценным дополнительным соображением за механизацию местного транспорта, показывает, однако, **больше**, чем выводит сам Суханов. В «2—3 года», экономя, допустим, даже не все 900 руб. в год, а за вычетом расхода на эксплоатацию автомобилей, только рублей 500, можно приобрести минимум два «**Форда**», если цены на них будут низки.

Преимущества маленькой (обязательно маленькой и неприхотливой) автомашины перед велосипедом ясны: она может везти не **одного** только человека, она может также везти **груз**, она ходит гораздо **быстрее**. Все это означает экономию в деньгах и во времени.

Мы решительно ничего не возражаем против скорейшего развертывания производства велосипедов. Нам кажется совершенно недопустимым и необоснованным, что даже постройку велосипедного завода у нас запнули по плану на 1931/32 г. (это какое-то удивительное и систематическое непонимание

важности вопрос о местном транспорте!). Но, как уже было сказано в прошлой серии статей, если велосипед можно сравнить с револьвером, а трактор с пушкой, то автомобиль среди движущихся машин есть то ружье, которое является решающим оружием. Только оно реально и до конца разрешает вопрос о местном транспорте. Но и револьвер полезен, когда нет ружья или в дополнение к нему. И за выработку велосипедов также надо взяться солидно.

Товарищи Зайцев и Воробьев из Воронежа разрабатывают целый импортно-финансовый план, как при помощи ввоза велосипедов развить ввоз автомобилей. Они отмечают, что у нас велосипеды продаются теперь (госорганами) по бешеным ценам—260 руб. в рассрочку на 10 месяцев. В Германии велосипеды продают большими партиями по 65 марок (32½ руб.). Закупив там партию велосипедов в 100 тыс. штук за 3½ млн., можно свободно сбыть ее по 150 руб. в рассрочку на 6 месяцев, заработав на этом чистых 10 млн. и снеся остальное на накладные расходы. Если получить за границей кредит, то и оборотный капитал нужен небольшой. На вырученную же сумму можно купить до 20 тыс. «фордов», дав толчок к распространению автомобилей в стране.

То, что нам нужно немедленно снизить цены на велосипеды, совершенно очевидно. Ибо «поощрять» свою промышленность так, чтобы разрешать ей держать цены в 6—7 раз выше заграничных, значит развращать промышленность. То, что до развертывания своего велосипедного производства можно ввезти значительное количество велосипедов, продавая их по цене, приемлемой (по своей высоте) для наших заводов, но не чрезмерной, это подтверждено опытом ввоза тракторов. А разницу (в данном случае весьма крупную и сулящую большую сумм) можно и должно использовать на развитие механического транспорта в стране. Мы поддерживаем поэтому в основе предложение тт. Зайцева и Воробьева, тем более, что велосипеды на случай войны также очень и очень нам нужны. Эти товарищи также совершенно справедливо указывают, что уже с осени можно объявить запись на велосипеды через профорганы и сельсоветы, с приемом гарантийных

вопросов, а это сразу точно вылвит спрос. Они не сомневаются, что спрос будет велик.

Кстати сказать, мы полагаем, что одним из первых шагов будущего добровольного автообщества должно быть выявление возможного спроса на автомобили. Это положит предел спорам о том, каков может быть у нас сбыт машин. Придется, конечно, запрашивать возможных коллективных потребителей в нескольких вариантах: о том, кто может купить машину: 1) по «американским» ценам, когда мы их сможем достичь в СССР, 2) по ценам с доставкой из Америки в СССР (эти цены, конечно, гораздо выше тех 580 или 760 руб., которые машина стоит на месте у Форда, даже если ввозить части для сборки; это обстоятельство не учитывают в своих расчетах тт. Зайцев и Воробьев и др.), 3) за наличные и в кредит и т. д.

7. Для чего и как организовать наше общество.

Целый ряд писем затрогивает организационный вопрос. Тов. Шарапов по этому поводу пишет:

В отношении предлагаемого вами общества содействия считаю, что наличия такой организации, как мосавтоклуб, должно быть вполне достаточно, чтобы выполнить все функции предполагаемого общества. Необходимо только его работу расширить и поставить на деловую основу, а не ограничиваться собраниями и заседаниями, т. е. говорильней, которой там занимаются.

Другого мнения (и по-нашему правильного) держится один из молодых инженеров-автомобилистов, питомцев МВТУ, т. Г. Зимелев.

Мысль об этом (о создании «Общества друзей автомобиля») уже давно существует среди лиц, близких к автомобилизму.

Обычное возражение, выдвигаемое против создания такого общества, это то, что задачи его уже включены в задачи московского и ряда провинциальных автоклубов.

Это возражение по существу неверно, так как авто-

клубы являются главным образом профессионально-спортивными организациями. Кроме того, как показала практика, прочно задачи им просто не по плечу.

Как вариант нашего предложения, можно поднять вопрос об организации автомобильной секции при Осоавиахиме, однако, конечно, много целесообразнее организовать отдельное мощное общество.

Конечно, т. Земелев совершенно прав. Именно потому и не развивался у нас автомобилизм, что дело вертелось в сеть профессионально-спортивных интересов. Разве масса пойдет в автоклубы, да еще не имея автомобилей? А разве что-нибудь можно сделать без массы? Что касается Осоавиахима, то открыть в нем автосекцию значит начать работать на задворках у мощной организации со сложившимися и довольно специфическими интересами. Нет, нужно отдельное общество.

«Но,—спрашивает т. Бахаревский (Тамбов),—будет ли обществу обеспечено надлежащее содействие партийных и советских органов? Но будет ли возражений, что у нас достаточно массовых обществ?»

На это ответ: постарайтесь сами **завоевать** это содействие и **доказать**, что именно такое общество всем необходимо. Мы не думаем, чтобы против общества были **возражения**. Но что не все будут его активно поддерживать—ясно. Ведь недаром же у нас существуют «антиавтомобильные» предрассудки. Ваше **дело** превратить их **в симпатии**.

Не ставя этих предварительных вопросов, т. Ягудин (Москва) прямо обращается с конкретными предложениями по комсомольской линии (его письмо и переслано нами из «Комсомольской Правды»). Он предлагает:

1) приступить к организации общества содействия и изучения автомобилизма на предприятиях и в учреждениях, в первую очередь в центральных городах с центральным советом в Москве;

2) привлечь в эти общества побольше молодежи, которая безусловно этим заинтересуется;

3) организовывать автокружки в школах и мотострядах наподобие планерных кружков;

4) издать массовую многотиражную брошюру об автомобиле и его значении для крестьянина и рабочего;

5) снабдить этой литературой деревню, как-то: избы-читальни, совхозы и т. д.

Тов. Ягудин несколько торопится: его предложения годятся для того момента, когда мы уже добьемся массового появления у нас автомобилей (хотя бы десятками тысяч). Тогда начнется агитация за автомобиль, пока приходится ограничиваться пропагандой. Но первое и второе предложения правильны, а четвертое мы частью осуществим переизданием этих статей особой брошюрой. Что касается шоферов, то вряд ли им даже у нас дадут управлять машинами (в Америке малолетним ездить воспрещено). Другое дело—комсомольцы: они очень могут помочь делу.

Пара товарищей выступает с организационно-финансовыми предложениями. Так, т. Софронов предлагает для мобилизации обществом средств выпустить подобно «Добролету» «акции невысокого номинала», которые, по его мнению, могут хорошо пойти. Тов. Некрасов (Сталинград) выдвигает идею автомобильного займа или автомобильной лотереи. В обоих случаях расплата идет машинами (выдаваемыми подписчикам займа или выигравшим в лотерее).

Однако не в том дело. Мы не сомневаемся, что если начать собирание в той или иной форме авансов под машины, деньги потекут в значительных размерах. Однако вопрос в том, следует ли будущему обществу самому заниматься покупкой и перепродажей машин?

Что это общество не должно быть только пропагандистской организацией, это ясно. Оно должно активно организовывать массовый автомобилизм. Но должно ли оно само пускаться в коммерцию?

Член коллегии ЦСУ т. Дмитриев из отпуска прислал мне письмо, где настаивает даже на том, чтобы общество само занялось автотранспортом. С этим я совершенно не согласен, ибо это может искривить состав и направление организации и сделать ее подобно автоклубам неспособной к организации масс.

Считаю опасным также и устройство своих собственных торговых предприятий, так как и это придаст делу самый «коммерческий» уклон.

На все подобные организации общество должно воздействовать, принимать участие в их правлениях, но непосредственно в автостроение, автотранспорт и автоторговлю не вмешиваться.

Посреднические функции общества должно выполнять безусловно: организовывать потребительские коллективы, принимать их заказы, добиваться хороших условий, следить за их выполнением, может быть, собирать взносы; но не производить, не перевозить, не торговать за свой счет. Техническую информацию общество должно поставить широчайшим образом. Оно также широко должно развить общественно-контрольные функции (контроль над работой автотранспорта, над ходом починки дорог и пр.).

Вот один из основных организационных вопросов. Другой вопрос—на какие отрасли транспортного дела должна распространиться деятельность общества? Будет ли оно заниматься только автомашиной или также вопросом о дорогах? Эту мысль выдвигает т. Лежава (зампред СНК РСФСР), сочувствующий основанию общества. Мы думаем, что—да, что этим вопросом может и должна заняться специальная секция общества.

Следует ли ограничиться только сухопутной машиной или заняться и водной мотокультурой («приляживанием моторов к лодкам»)? Полагаем, что также—да, и что для этого может быть устроена другая небольшая секция.

Но следует ли включить в работу общества вопрос о велосипеде? Полагаем, что нет, так как это значило бы колоссально раздробить работу общества и исказить постановку вопроса.

III. ЕЩЕ И ЕЩЕ ОТКЛИКИ.

(«Правда», 27—28/VIII 1927).

Когда я писал свою первую статью об «автомобилизации» СССР, то—признаюсь откровенно—не учитывал всех последствий, которые из этого проистекут. Последствия таковы, что на меня и редакцию «Правды» неослабевающим дождем льется поток писем, заметок, статей и даже очень обширных записок,—материал, с которым одному человеку уже становится не под силу справляться. Материал этот на редкость интересен и показывает: 1) что, очевидно, мы имеем дело с вопросом, вполне назревшим в умах массы людей, и 2) что необычайно высоко поднялся уровень советского общественного сознания, советского общественного мнения: буквально каждый отклик дает что-нибудь интересное—или новую мысль, или новый факт, или новую остроумную формулировку. Ответить на все это нет возможности. Некоторые статьи заслуживают напечатания целиком, и мы их оставим пока в стороне. Вообще же выясняется, что будущему обществу друзей механического транспорта необходимо будет иметь свой печатный орган с особенно развитым отделом «откликов» и что этот отдел сыграет, вероятно, немалую роль в деле быстрой и успешной автомобилизации нашей страны.

Итак делаем еще раз сводку части поступившего материала.

1. Нужен ли автомобиль рабочим и крестьянам и управятся ли они с ним?

Прежде всего делаем сводку той группы писем, которые касаются вопроса об отношении рабочих и крестьян к вопросу об автомобилизации, в частности к вопросу о том, пойдет ли автомобиль в деревню и сумеет ли деревня с ним управиться? Надо сказать, что тут тт. Струмилин и Гартман имеют, как говорится, «очень плохую прессу». Ряд авторов, рабочих и крестьян «кроет» их довольно крепкими словами.

Вот, например, т. Савин, рабочий завода им. Петровского в Днепропетровске, «отчитывает» т. Струмилина:

Тов. Осинский прав, что ставит вопрос прямо: выстроить завод с выпускной способностью в 100 тыс. штук автомашин и через 10—15 лет посадить каждую семью рабочего и крестьянина на автомашину. Но в корне я не согласен с т. Струмилиным, который недавно только прилетел с Марса на нашу землю со своим скептицизмом по отношению к крестьянству и думает, что крестьянин только может утирать сопли рукавом, а что касается управления машиной, то он не годится. Прав т. Ленин, который ставил вопрос—каждая кухарка должна уметь управлять государством. Тов. Струмилин боится за рынок сбыта: словом, не пришлось бы его искать в колониях посредством войны. Достаточно провести широкую кампанию за автостроение, как через пять лет будет большой спрос на автомашины,—это сейчас ясно видно на факте с тракторами.

«Наложив» т. Струмилину отчасти и за грехи т. Гартвана, т. Савин выдвигает, как способ обучения крестьян управлению автомобилями, прохождение красноармейцами шоферской науки:

Я сегодня, написав это письмо, беседовал с молодыми хлопцами, которые по происхождению крестьяне: они тоже за ваше предложение и за обучение в Красной армии шоферами, хотя бы с продлением срока службы на обучение.

Тов. Карпенко, рабочий завода им. Калинина в Ленинграде, пишет:

Тт. главки нашей промышленности из Госплана, Струмилин, Будяк и Гартван, ваши возражения не только не убедительны, но даже позорны.

И далее он высказывает правильную мысль, которая в другом виде уже высказывалась Генри Фордом:

Проникновение автомобиля в массы даст и готового тракториста, т. е. овладевший машиной автомобиля он же и трактором без особого учения может упра-

лять, он же и с электричеством чуть-чуть знаком, что впоследствии легче и для полного усвоения.

Автомобиль, по мнению т. Савина,—лучшее средство против воскресного пьянства и безделья:

Была бы возможность иметь автомобиль, уж кабинак, а до сего времени я бы сумел в сберкассу под автомобиль натаскать с каждой получки денежат. А нет такой возможности—и сижу дома со своей семьей, а ребятишки бегают по двору. Был бы автомобиль, я бы с раннего утра с ними далеко-далеко от города укатил. И время бы прошло незаметно, и себя бы удовлетворил, и государству бы доход дал... Не один я думаю об автомобиле, а нет такого рабочего, который не думал бы о приобретении автомобиля, даже самый закадычный пьяница.

А вот письмо т. Павленко, бывшего крестьянина, с шахты № 30 Рутченковского куста (Донбасс):

Видно т. Гартван столько знает о современной деревне, сколько я о Новой Зеландии... Передайте т. Гартвану, что от деревень Никитинской и Салтыковской, ой-ой как далеко ушли... Говорить подобное о деревне современной с коллективами, агропунктами,—это значит сказать, что деревня не знает гражданской войны, не связана тысячами нитей с Красной армией, это в конце концов значит, что деревня не знает совласти.

Из того же Донбасса (где вопрос об автомобилизации, очевидно, особо назрел) пришло и письмо т. Никулина (заведующего техбазой Югостали в Сталино):

Я живу в центре Донбасса, где по округу рабочих перевалило за 200 тыс. чел. У этой массы рабочих имеется огромная тяга к машине. В магазинах продаются несчастные велосипеды, и то тянутся огромные очереди, и не удовлетворяются и на 1% потребители, а о мотоцикле и автомобиле—только мечтают. Я думаю, что рабочий, если ему предоставить возможность приобрести дешевую и в рассрочку машину, ухватится руками и ногами.

Не менее ядовито, чем другие корреспонденты, т. Никулин предлагает в отношении возражающих «главное»:

...при случае—этих товарищей посадить на рессорную телегу вместо автомобиля, на котором предпочитают вообще все ездить, и провезти по нашей сельской территории, чтобы они воочию убедились.

А вот наблюдения студента-путейца т. Андриенко, работающего на постройке элеватора в бывшей вотчине Махно—Гуляй Поле:

До сих пор (да простится мне мое неверие) я очень осторожно соглашался с большими статьями насчет тракторизации и в первую очередь насчет ее экономической целесообразности.

В настоящий же момент, видя собственными глазами, как обыкновенный наш исторический «мужичок» спокойно крутит руль «Фордзона» или «Запорожца», тянущего за собой целый караван арб, я в первую очередь утратил сомнение насчет трудности и умения вести машину...

Машиной управляет какой-нибудь из членов, либо окончивший месячные курсы, либо знавший машину раньше, а потом, когда к трактору «попривыкнут», уже возят на нем все, кто угодно, вплоть до подростков. Это я говорю в подтверждение того, что пугаться «некультурности» будущих владельцев автомобилей не приходится.

Параллельно с расспросами о тракторе я интересовался взглядом на автомобиль, и, к моему величайшему удовольствию, очень часто приходилось слышать удовлетворительные ответы. Но только крестьянин боится прежде всего большого налога как на «роскошь», и во вторую очередь его пугает большая стоимость... Большой интерес проявляет население... к велосипеду и мотоциклу, но все, конечно—в стоимости...

Мне думается, что здесь, на Украине, в сравнительно степной равнинной местности, где отсутствие больших оврагов и речек позволяет вначале пользоваться обыкновенными грунтовыми дорогами, бездорожье еще не так страшно...

Как видим, и т. Андриенко отмечает явление, заметное

на юге СССР: трактором пользуются и для перевозки грузов, как бы подсказывая введение легких грузовиков. Он также отмечает вредное влияние того предрассудка, будто автомашина есть предмет роскоши.

То, что единственным способом ликвидировать этот предрассудок, является введение дешевой машины непосредственно в рабоче-крестьянскую массу, это, в отличие от других «спецов», понял отчетливо старый автоработник, т. Шелухиковский (Москва), который пишет:

> Боязнь перед «буржуазным» автомобилем, конечно, понятна, если принять во внимание, кто пользовался автомобилем и как—до революции. И сейчас это—тоже один из моментов, похожих на пользование совнаркомовским или академическим пайком. Потому что автомобилей мало.
>
> У нас автомобилизм может быть только как массовое явление или его не будет совсем.

Но вернемся к письмам, отражающим настроение «низов». Вот письмо т. Коняева, культработника в общежитии сезонных строительных рабочих (Зарайск, Рязанской губ.):

> Вчера во время беседы коснулись вашей статьи об автомобилестроении, и рабочие, являющиеся крестьянами Костромской губ., разделяют ваш взгляд, как говорится, «целиком и полностью». Разговору о статье было много, так как вопрос задел больное место. Все сводится к тому, что автомобиль нужен, очень нужен, и ссылаться, что по будет спроса, на неграмотность и темноту крестьян нельзя. В каждой деревне имеется мастер, а то тракторист или шофер. Говорят: вы нам продайте автомобиль, а что с ним делать, куда его ставить, как им управлять, мы и сами разберемся. Спрос на машины будет очень большой... Гужтранспорт съедает почти всю работу артелей, совхозов и пр., а ведь еще имеются кооперативы, где благодаря транспорту—огромные накладные расходы, комитеты взаимопомощи и пр. Теперь у нас кольцевая почта и вообще почта развозится на лошадях, а доставка очень неаккуратная. На это место хоть бы дрянной автомобильишко...

Вопрос о дорогах: об этом говорят так—был бы автомобиль у нас, а дороги будут... Автомобиль плечом не подопрешь, а если завязнет, то ведь тащить нужно обществом (миром). Раз вытащишь, два вытащишь, а на третий раз все соберутся и отремонтируют основательно.

Тов. Белоглядов[1] (Богучар, Воронеж. г.) интересно поясняет, почему у крестьян должна быть симпатия к автомобилю. Эти пояснения полезно принять во внимание т. Струмилину.

Нашему крестьянину очень дорого становится телега. Не в 87 рублей, как вами сказано, а значительно дороже. Нужно принять во внимание следующие расчеты в крестьянском хозяйстве, которые обойти никак нельзя в его годовом обороте...

Урожай убран. Нужно начинать ему собирать средства, и он выбрасывает на рынок свой хлеб (излишки). На это дело тратится 2—3 дня каждый раз, потому что рынок находится за 30—50 *км*—возьмите любой уезд по отдельным губерниям, и это подтвердится,—а за это время он продаст 5—7 цнтр., больше он не может доставить. Значит, для того, чтобы крестьянину сбыть до 31 цнтр. хлеба, нужно прогонять лошадь (с телегой, конечно) 3—4 раза по 2—3 дня. Но у нас есть и такие, которые выбрасывают на рынок хлеба 79—94 цнтр. Гонишь пару волов в час 5 *км*—тут еще дело становится медленнее. За это время содержание себя, волов, телеги не только может оправдать, по моему грубому подсчету, автомобиль, но могло бы дать экономию. А ведь крестьянин очень много работает и над тем, как бы ему побольше и поскорее все сделать в своем хозяйстве—это другая причина, почему ему нужна быстрая перевозка...

Если когда-то мужик (царский) боялся подойти к велосипеду, то он ныне с удовольствием полетит на аэроплане, не постесняется. К машине у него растет потребность, исходя из его хозяйственных расчетов—а он научился вести такие расчеты.

---

1 Подпись на письме весьма неразборчива, а потому в фамилии мы может быть делаем ошибку.

2. Деревенский автокружок № 1. Пара скептических замечаний.

Мы уже отмечали,—и это теперь подтверждается приведенными откликами,—что, особенно на юге СССР, в степи, при зерновом хозяйстве автомобиль и очень нужен, и найдет себе сбыт.

Но что он пойдет и на севере, в промышленных губерниях, это доказывает интереснейшее письмо, полученное нами из деревни Михалково Колюбакской вол. Московского уезда. Здесь существует кружок крестьянской молодежи в 25 человек, члены которого пишут:

Тов. Осинский, вы правы тысячу раз, что автомобили нам в СССР нужны не меньше, чем в Америке. Вам возражают, что у нас крестьянство не справится с этой задачей. Неправда, те товарищи глубоко ошибаются, т. Осинский, и вот пример, про который мы вам расскажем.

У нас в волости, в деревне Михалково, живет т. Жадейко, шофер по профессии, любящий свое дело, и вот благодаря ему мы, крестьянская молодежь, организовали 19 июня 1927 г. кружок по изучению автомобиля и трактора, занимаемся вечерами и в дни отдыха, и теория автодела нам поддается хорошо, есть надежда, что мы на деле сумеем доказать, что мы, крестьяне, не уступим американцам, что мы сумеем собрать и реконтировать любой автомобиль, а управлять будем с полной уверенностью, не хуже любого француза.

Беда лишь в том, дорогой т. Осинский, что нам не идут навстречу. Мы просили кредит в вике и уике, везде ответ один: денег нет, затея ваша хороша, но она не достигнет цели, да если и дать,—не знаем, с кого получать. И никто не пожелал приехать посмотреть, как мы работаем...

Несмотря на то, что мы бедны, все-таки на автомобиль мы деньги собираем, и уже 50 руб. внесли задаток за машину в Автопромторг—машина числится за нами, и к 10 сентября мы должны во что бы то ни стало

375 руб. внести, а остальное—3 месяца рассрочки. Машина марки «Рекс Симплекс». Жаль только одного, что мы не сумеем сейчас, пока еще большие вечера и хорошая погода, получить практическую работу, а она нам уже нужна. Ну, а все-таки мы своего добьемся,. пусть будет поздно, но не никогда».

Товарищи просят в заключение «написать им что-нибудь». Настоящим в печати отвечаю, что кружок деревень Михалково, Говорово, Терешково, Очаково и Мещерское, по моему мнению, есть одно из самых любопытных и важных проявлений новой нашей советской общественности. Сама молодая деревня в лице этого кружка идет к машине. И, к сожалению, никто еще ей в этом не помог. Удивительно, почему этим делом не заинтересовался, например, комсомол: вот новая отправная точка для его работы. Кроме того: неужели же не существует в районе этих деревень никаких хозяйственных организаций или учреждений, заинтересованных в появлении там своего автомобиля и в устройстве автомобильного сообщения? Ведь всего проще было бы приобрести машину при участии этих организаций, с тем чтобы она делала работу для них в первую очередь (это и было бы частью «практики» для членов кружка), а в остальное время ею пользовались для себя члены кружка. При желании все это отлично можно было бы сорганизовать. А пока регистрируем михалковский кружок, как «кружок № 1», среди будущих рабочих и крестьянских автомобильных кооперативов, и желаем ему успешной работы.

Среди всех наших деревенских откликов есть лишь пара несколько скептических голосов. Один из них—голос т. Гайлиса, инструктора сельскохозяйственной кооперации (Сухиничи Калужской губ.). Тов. Гайлис, вообще говоря, весьма сочувствует автомобилизации и особенно в кооперативной форме, ибо—

...часто приходилось разгибать позвоночник после далекого для телеги, но пустячного для автомобиля, расстояния. Неоднократно приходилось самому впрягаться в российскую телегу, когда лошадка не в силах преодолеть наши дорожные благоустройства. Тут кстати даже припомнить выражение какого-то иностранного

путешественника (фамилии не помню,) что «в России дорог нет, есть только направления».

Тов. Гайлис обещает энергично агитировать среди кооперативных работников за автомобиль и сам хотел бы «приступиться к какому-нибудь коллективному Форду». Но, спрашивает он: 1) как быть с «зимней дорогой, зимними снегами»,—«говоря о замене телеги, надо бы сразу поговорить и о санях.—иначе, получается неувязка на целый зимний сезон», и 2) «как быть с лошадью—сдать ли в архив или держать в запасе?»

Лошадь сдавать в архив уже потому нельзя, что она в отношении обработки земли лишь постепенно и неполностью вытесняется трактором, даже в Америке. Она сама-собой останется «в запасе» еще пару десятков лет (остается в запасе и в Канаде, где при 9 млн. жителей имеется более 800 тыс. автомобилей, а климат подобен нашему). Зимой, если не сумеем поставить расчистку дорог (к чему также можно было бы применить моторные снегоочистители), пока поездим на лошадях, совершенно свободных в это время. На севере у ж е т е п е р ь в важнейших случаях надо пускать в ход и а э р о с а н и. Когда значительно разовьется моторостроение, аэросани, несомненно, окажутся дешевле автомобиля. Разбогатевшая (в общественном, а не индивидуальном смысле) деревня сможет, е с л и и г д е п о н а д о б и т с я, добавить себе и этот экипаж.

Пока что надо рассчитывать на применение автомобиля преимущественно летом. Расчеты показывают, что он оправдывает себя уже и за один летний период. Но весьма полезно подумать и об организации расчистки дорог зимой.

Тов. Иванов (Новая Прага Зиновьевского округа) указывает на другой камень преткновения: плохое снабжение горючим и смазочными маслами, остановившее нынешним летом автомашину зиновьевского райисполкома. Но не только об этом надо подумать при развитии автомобильного сообщения; важно также организовать снабжение запасными частями, ремонт и т. п. Все это—важная часть вопроса об автомобилизации, ибо недостаточно дать одну только машину, надо поставить и ее снабжение. Нынешние невязки возможны только при нынешней редкости машинного «населения».

На этом мы прерываем обзор писем, посвященных преимущественно вопросу об отношении к автомобилю рабочих и крестьян.

3. Сочувствующие работники центра.

Другая группа писем и статей выражает собой отклики центральных наших работников. Часть из них довольно обширны и лучше всего могут быть напечатаны особо (статьи тт. Конопова из Автопромторга и Баксова, члена ЦК металлистов; весьма объемиста записка т. П. Ф. Преображенского, посвященная задачам будущего общества друзей механического транспорта). Мы их пока оставляем в стороне. Все они весьма сочувственно относятся к поставленному вопросу.

Имеется и несколько более кратких откликов. Так, свое крайнее сочувствие кампании по автомобилизации выражает т. П. Суханов-Гиммер, приводящий следующий довод против возражений т. Струмилина.

> Ограничение работы лошади 87 днями говорит не против, а в пользу автомобилизации. Лошадь—это прескверное орудие, остаток варварства, ожидающий первой возможности замены ее машиной. Прежде всего потому, что лошадь ест, когда она работает и когда стоит без дела, тогда как автомобиль, подобно всякой машине, ест только во время работы. Т. е. содержание лошади всегда ложится на хозяйство огромным бесполезным грузом, который автомобиль чрезвычайно облегчит... Любопытно было бы... произвести расчеты: во что обходится бесполезное содержание лошади (и всего конского стада) в течение 250 дней? Какое количество кормов могло бы быть освобождено автомобилем? Какой эффект это могло бы дать для развития животноводства? И т. д.

Расчет, который предлагается здесь автором письма тем более интересен, что в Америке, например, с 1 января 1917 г. по 1 января 1927 г. число лошадей сократилось с 21,2 млн. до 15,3 млн., т. е. почти на шесть миллионов голов, причем это сокращение в огромной доле создано автомобилем, а не трактором.

«Столь правильной» называет нашу постановку вопроса и преподаватель МВТУ. т. Я. Гольберг (Златогоров), который особенно подчеркивает, что нам нужны грузовики малого калибра, все более распространяющиеся в сельскохозяйственных странах. Тов. Гольберг подробно доказал это статистическими справками в одной из своих работ.

«Горячее участие в работе общества» обещает принять проф. Плехановского института народного хозяйства т. В. Смушков, который пишет:

> Изучая вопрос об издержках торговли и накладных расходах и доставке товаров, я установил, как одну из важнейших причин вздорожания товаров в деревне,—стоимость провоза от станции на места потребления, которая возросла в связи с ухудшением дорог. Об этом я писал в прошлом году в «Известиях»... НКПС хотя и имеет управление по местному транспорту, но оно у него в загоне,—все внимание сосредоточено на железных дорогах. А между тем железные дороги, как установил опыт других стран, только тогда полностью оправдывают себя, когда к ним тянется ряд местных путей, охватывающих весь прилегающий район.

В числе членов-учредителей просит считать его т. Гр. Зайс, который полагает, что общество должно включить в сферу своей деятельности также мотоциклеты и моторные велосипеды. Член ЦК транспортников, т. Налимов, высказывает ряд соображений по организационному вопросу (о которых—ниже). «Машины нам нужны недорогие,—пишет он,—и побольше грузовичков. Самое главное, это надо поменьше ввозить различных марок и серий». На этом (на стандартизации автомашины) справедливо настаивает и ряд других товарищей. Что касается смет на постройку заводов, то, заявляет т. Налимов, «цифры стоимости постройки и оборудования завода, приведенные т. Булняком, взяты с высокого потолка, а... не из каких-либо подсчетов». На это заявление члена ЦК транспортных рабочих приходится невольно обратить внимание. Как в действительности обстоит дело?

4. Вопрос о типе машины. Автомобиль-трактор т. Лимарева.

Ряд писем поднимает новые и весьма существенные вопросы. Один из таких вопросов—вопрос о типе машины, пригодной в наших условиях, поднятый т. Ив. Лимаревым (Мариуполь, окрпрофсовет).

В предыдущих статьях мы уже упоминали вскользь, что там нужна (если делать ставку на широкое распространение автомобиля в деревне) машина еще более простого типа, чем фордовский автомобиль. Это должен быть легкий полугрузовичок, с гораздо более простым кузовом, чем у Форда, писали мы тогда. Доводя эту мысль до конца, скажем, что тут нужно нечто немногим больше, чем, так сказать, «механическая телега», которую можно использовать и для грузовых, и для «легковых» целей, как теперь и используется телега. Разделение на легковую и грузовую машину, как в богатой Америке, для нашей деревни пока немыслимо. Да и будет немыслимо в течение, вероятно, нескольких десятков лет,—надеяться на большее было бы чрезмерным оптимизмом.

К городу это, понятное дело, не относится. В городе деловой машиной для непосредственного пользования массовых потребителей, конечно, должна быть легковая машина. Здесь готовые образцы уже имеются: Форд, Ситроен, НАМИ-1 и т. п.

В деревне же, как замечает в несколько иной постановке вопроса один из авторов писем, «легковую машину будут сначала переделывать на грузовик»,—если туда посылать легковые машины.

Ведя свою мысль по этому пути, т. Лимарев заходит, однако, слишком далеко. Исходя из того, что «в условиях нашего крестьянского хозяйства машина должна заменить и телегу, и лошадь», и не рассчитывая в ближайшее время «на то, что крестьяне будут обзаводиться и автомобилем, как средством передвижения, и трактором, как тяговой и двигательной силой», он приходит к тому, что нужно не только объединять легковую и грузовую машину в одном типе, но и объединить в нем автомобиль и трактор.

Поэтому т. Лимарев считает, что сейчас в первую очередь надо проектировать не завод, а этот новый тип универсальной машины.

Эта универсальность вполне может быть достигнута даже при существующих моделях двигателей внутреннего сгорания. Естественно, что двигатель должен быть самой простой конструкции, мощностью 20—25 лошадиных сил. В качестве горючего должен служить керосин, как более дешевое горючее.

Машина должна иметь предельную скорость 30 км при использовании как средство передвижения и быстро, механическим путем переводиться на скорость трактора.

Из машины советской системы должно быть исключено все то, что удорожает амортизацию, как то: пневматические шины, электрическое оборудование, мягкая обивка **и т. д.**

Вот что подсказывается реальной действительностью и на что нужно мнение крестьянства,—того крестьянства, которое уже успело узнать всю выгодность машинизации крестьянского хозяйства, которое полюбило машину»...

Не знаем, что на это скажут крестьяне, с одной стороны, и авто-инженеры,—с другой. Мы же думаем, что т. Лимарев, по доброму русскому обычаю, стал «подковывать блоху», «переуглубил» вопрос, ударившись в утопию. Очень хорошо было бы иметь «механическую лошадь» (а не соединение воедино телеги и лошади, как говорит т. Лимарев: на **телеге** с лошадью пахать нельзя). Но такая лошадь еще не изобретена, и заниматься ее **изобретением**, вместо **осуществления** имеющихся возможностей, значит тормозить дело механизации деревни. Машина т. Лимарева (в природе еще не существующая), наверное, будет либо очень плохо возить, либо очень плохо пахать, а может быть и то и другое вместе.

Что же касается того, что с покупкой и трактора, и автомобиля наше крестьянство не справится, то это было бы верно, если бы мы рекомендовали **каждому дворy** иметь оба. Поскольку речь идет о **коллективной** закупке, надо полагать, что крестьяне в складчину справятся с двумя

машинами, раз отдельный американский фермер справляется даже с тремя.

Но выступление т. Лимарева полезно тем, что поднимает вопрос о типе машины, и конкретно ставит задачу его упрощения. Мы, между прочим, именно потому предлагали срок в три года до открытия действия большого завода, чтобы были хорошо проработаны и те модели, которые он будет строить. Вопрос этот очень важен и требует дальнейшего широкого обсуждения. Что касается конкретных упрощений т. Лимарева, то бесспорным является тип «жестких» автомобилей вместо «мягких». Более того: речь должна итти о грузовиках, легко и удобно приспособляемых для перевода людей. Все прочие предложения требуют обсуждения, между прочим, и с той точки зрения, чтобы не предоставить крестьянину совсем уже ободранной и лишенной всяких удобств машины: советский автомобиль должен быть дешев, но хорошего достоинства.

5. Вопрос о характере большого автозавода.

Другой новый вопрос ставит т. Юргенсон (Москва). Он возражает против того, чтобы для будущего большого автозавода

> ...брать тип комбината, форму предприятия из обстановки американского гроундерства, обстановки предельной конкуренции, из капиталистического гнезда.

По его мнению, нам следует заботиться

> ...о стройке таких заводов, которые изготовляют один предмет в противовес к универсализму. Например, один завод выпускает только гайки, другой—шпильки, третий—шарики, четвертый—поршни, пятый—клапаны, шестой—пружины, потом цилиндры и т. д. При стандартизации на взаимозаменимость составных частей машин при данных условиях система фабрикации изделий (автомашин) получилась бы такая, что центральный завод являлся лишь сборочным... Какой смысл... гнать хотя бы пиленый лес в комбинат, вместо того чтобы получать готовые стандартные части из лесного района для деревянного кузова машины... Закон о районировании промышленных предприятий упрощался бы... При районе предприятий

на специальности... мы легко могли бы выпускать такие части миллионами, из которых можно было бы собрать требуемое количество комплектов машин.

Т. Юргенсон, ставя вопрос и в более широкую плоскость, считает необходимым

...позаботиться о том, чтобы по крайней мере двигатели по транспортному оборудованию были унифицированы: чтобы двигатели аэроплана, буксира, тепловоза были взаимозаменимы с целью массового производства их.

Нам думается, что то, что здесь предлагает т. Юргенсон, вообще говоря, правильно, но еще в полном приложении преждевременно. Форма комбината обусловливается не только обстановкой конкуренции, но и потребностью во взаимосочетании, взаимоподчинении всех частей производящего аппарата при массовом производстве. Она обеспечивает единую командную власть. Особенно это необходимо для быстрого развертывания нового производства, где приходится много реорганизовывать по дороге. Вне формы комбината вряд ли бы Форд так быстро развернул свое производство.

Можно сколько угодно ссылаться на то, что у нас при централизации всей производственной командной власти в ВСНХ легко заменить комбинирование плановым регулированием. При постановке нового производства регулирование через центр, находящийся очень далеко вверху, только закупорит все дело в отдельных звеньях. А деревообделочное предприятие, подчиненное непосредственно «другому глазку», вместо того чтобы быстро подавать стандартные части, может вступить в непрерывные пререкания со своим техническим центром и во всяком случае очень плохо его слушаться. Я высказываюсь поэтому в общем за форму комбината для первого большого завода автомашин (что не значит, что все его отделения должны быть собраны в одно место, в одну кучу). Когда производство достигнет нескольких сот тысяч машин и сложится технический и организационный опыт, тогда вопрос можно поставить и иначе.

6. Еще об «индивидуализме и коллективизме».

По вопросу об индивидуальном или коллективном пользовании нами прислан ряд писем, из которых одно предста-

ляет целую большую статью. И опять один из авторов — индивидуалист, другой — коллективист.

Тов. Бубнов (Козлов) — представитель индивидуализма. Оговорившись, что по своему индивидуальному положению он вряд ли когда сможет завести автомобиль, он ставит вопрос: зачем мешать буржуа или высоко оплачиваемому служащему заводить машину?

Если он пропьет эти деньги (отложенные 1½—2 тыс.) или купит бриллиант — ни на что ненужную безделку, то об этом никто не будет знать и никого человека не обвинит в буржуазности. А если он приобретет автомобиль, полезный не только для него, а в конечном счете и для пролетарского государства, то это неудобно и буржуазно.

Но ведь и не предлагается запретить существование индивидуальных машин. Предлагается только их дороже продавать и выше облагать, особенно в отношении пошлин. В последнем-то случае пользы от сбыта машин для государства меньше, чем пользы частному капиталу, который при редкости машин использует во-всю полученное преимущество.

Две женщины на кухне, т. Осинский, не могут не поссориться из-за горшка, — продолжает т. Бубнов. — Что же будет в 1935 г. при 100 тыс. коллективов из 10 семей каждый... Здесь ссоры будут уже не из пустякам. Очевидно, что каждый из совладельцев будет получать машину именно из тогда, когда она ему нужна. И их будет не 2, а 5—10!

Идея о посадке на одну машину 5—10 семей принадлежит не мне, а т. Пятницкому, а посему переадресовываю ему возражение т. Бубнова. Я думаю, что и для начала тут довольно 2—3 городских семей. Если главы их работают на одной фабрике или в одном учреждении, то машина отлично обслужит их главную потребность. Прекрасно она обслужит и их жен в более позднее часы. Поездки за город, о которых уже мечтает т. Сивин, могут делаться поочередно. Что касается крестьянских грузовиков, то тут и т. Бубнов молчит о том, что часть крестьян между собой

не поладят. Что касается «горшков», то ведь трения-то, т. Бубнов, бывают в каждом кооперативе, а кооперация все ж-таки на зло «индивидуалистам» растет.

Если т. Бубнов выражает определенно мещанскую точку зрения, то т. Ашавский (Харьков), подобно т. Пятницкому, является сверхколлективистом. В своем обширном письме он сообщает, что еще в 1925 г. на луганских курсах пропагандистов дебатировался вопрос, будет ли каждый рабочий при социализме иметь автомобиль. Верх одержали противники этого взгляда, выставившие такие доводы:

1. Автомобиль не является предметом домашнего, личного употребления и таковым быть не может. Социализм предполагает развитую систему общественного, государственного транспорта. Рост производительных сил даст возможность создать достаточно густую сеть различных видов государственного транспорта...

2. Частная собственность на авто, такси будет причиной неиспользования их в части времени, и с общественной точки зрения это создаст большое наличие неиспользуемых ресурсов... Гораздо более рациональна общественная собственность и на «прогулочный» транспорт со сдачей его для личного пользования по мере надобности (по первому телефонному требованию).

3. Наделив каждого рабочего своим собственным автомобилем, мы закрепляем в его сознании частно-собственнические инстинкты... Это—эсеровское, мелкобуржуазное представление о социализме.

Попробуйте-ка рассказать все это американскому, а не луганскому рабочему-коммунисту, и он с вами совершенно не согласится. Да в большинстве не согласится и луганский. Нельзя ведь из необходимости делать добродетель, и мы слишком часто по бедности и отсталости принимаем за буржуазное то, что просто нам пока недоступно, но было уже доступно нашим буржуа.

Американский рабочий не согласится с т. Ашавским потому, что в Америке все привыкли сильнейшим образом беречь труд и время, которые очень дороги, как для покупателей рабочей силы, так и для ее продавцов. Т. Ашавский между прочим упоминает, что прокатное поль-

зование машинами «сохранит в бюджете членов общества ресурсы для других, более неотложных надобностей». А время, могущее быть использованным как на производство, так и на общее развитие,—такое пользование сохранит или нет?—сейчас же спросит вас американец. В его глазах главные ресурсы—ресурсы времени, и о них прежде всего надо заботиться.

Мы—такие, как мы есть сейчас,—бедны и отсталы. Мы имеем огромное относительное перенаселение, рабочая сила ценилась у нас страшно низко, время мы ставили ни во что. Это наша пословица—«тише едешь, дальше будешь». Мы страдаем преувеличенным почтением к овеществленному труду (его у нас мало), только его признаем «ресурсами». Вот эта точка зрения,—чего не замечает т. Ашаевский,—и проступает в его якобы радикальных рассуждениях, когда он расценивает как буржуазное «баловство» перевозочную машину, прикрепленную к человеку.

Социализм, развитой социализм, т. Ашаевский, будет беречь человеческое время еще больше, чем буржуазная Америка. Какие это «более неотложные надобности»? Что же вы думаете,—развитой социализм будет подобно нам прыгать из кулька в рогожку, чтобы, все обрезая, индустриализироваться, работая «в одной стране» и не имея ниоткуда помощи? Неужели вы не замечаете, как вы бедность нашу с ее режимом экономии, с ее пионерским одиночеством переносите в свой идеал?

Города будущего будут городами-садами, т. Ашаевский, не забудьте этого. Городская жизнь будет пространственно более децентрализована, чем теперь. Транспорт на сравнительно более крупные расстояния будет сильно развит, местный общественный транспорт будет к услугам тех, кто в данный момент не спешит. Но индивидуальная машина останется, как она уже есть сейчас в Соединенных Штатах, под руками каждого.

Насчет эсеровщины—это совершенные пустяки: ведь это сейчас, когда машина стоит много (у нас), а бюджет мал, она может закреплять на себе собственнические инстинкты, и не только может, но должна. Но через 15—20 лет

она их столько же закрепит, как пара сапог и индивидуальная карт—или немногим больше.

Еще раз: нужно очень различать, какой смысл то или иное экономическое явление имеет **сегодня** и какой оно будет иметь **завтра**. На сегодня и на ближайшие 10—15 лет я—определенный автоколлективист. А в дальнейшей перспективе—нет.

Мне скажут: но развертывая сегодня эту перспективу, вы будите чувства не коллективистические, а индивидуалистические. В этом есть доля правды. Но мы введем их в социалистическое русло соответствующим регулированием, да и жизнь не позволит сегодня иметь единичные машины. А показать перспективу надо: ибо она включает в себя **важнейшее**: то, что машина станет **непосредственно доступна всем**.

Глубоко прав т. Иполушковский: **автомобилизм у нас возможен лишь как массовое явление или его не будет совсем**. Вы никого не заразите не то что любовью к машине, а снисходительным отношением к авто, если будете говорить об устройстве автобусных сообщений, о заведении такси, об увеличении числа больших грузовиков. Во всем этом масса не принимает непосредственного участия.

Конечно, и т. Ашавский, подобно т. Пятницкому, развивает планы развития крупного общественного автотранспорта и приводит доказательства, почему именно он фактически развивается, а малый, кружковой—нет (он, впрочем, не возражает против автокооперации и даже нашел этот удачный оборот речи). И вот в этом—самая опасная сторона «сверхколлективизма». Только крупный транспорт,—это равняется малому масштабу заводов и сбыта, равняется медленному развитию автомобилизма «сверху» и равняется **торможению всего дела, оставлению его почти в том же виде, как теперь**.

Необходимо, с производственно-технической точки зрения, прежде всего необходимо—добиться **массового** производства **дешевых** машин в СССР. Весьма кстати напоминает нам т. **Литвиненко** (Казань) в своем вообще интересном письме:

Было время, когда в Америке, населенной культурными и богатыми фермерами и горожанами, акционеры компании Форда, испугавшись роста производства автомобилей, предлагали отказаться от дальнейшего роста выпуска, боясь перепроизводства. Форд ответил на это, что не успокоится, пока не достигнет выпуска 1 тыс. машин в день, и постарался отвязаться от компаньонов (скупил акции), как от обузы. И оказался прав. Вероятно, он так же поступил бы и у нас и с таким же успехом.

Тов. Литвиненко предлагает «беспощадно гнать» с пути, «невзирая на все другие качества—умение поговорить, отписаться, показать себя спецом», всех «спецбюрократов», тормозящих разными «отговорками» автомобилизацию. Мы полагаем, что т. Ашавский, сам того не желая, помогает именно им.

7. Вновь о дорогах.

На этом кончаем с вопросом о пользовании машиной. Вопроса о **дорогах** опять касаются три письма.

Нашелся один только остроумец (разумно забывший поставить подпись), который не только предлагает сперва строить дороги, а потом машины, но и добавляет:

> Коль наши соседи, даже Китай, перегоняют нас в автомобилях, то пусть перегоняют. На случай войны автомобили соседей-врагов шикарно завязнут на наших дорогах, и тогда сыграет решительную роль наша телега.

Красноармеец т. Шостак (Харьков), такой истинно-глуповской точки зрения не держится. Он красочно описывает, что еще, кроме автомобилей «соседей-врагов», вязнет в наших дорогах.

> От этих дорог одно сплошное горе. Взять времена, когда крестьянину приходилось возить предналог за 40—50 *км* в осеннюю слякоть, приходилось прощаться с лошадью и с телегой: все недовольства исходили от дороги, эта дорога, вечно неустроенная, стояла поперек жизни.
>
> Почему в 15 *км* от города—глушь, темнота? Только через наши дороги. Центральному работнику прогуляться по своему району трудно, потому что все зависит

от дорог. Нельзя разъяснить, предупредить ошибку в срок через плохую дорогу и еще худшие средства сообщения...

Всякий деловой разговор упирается в дорогу. Дорога—тормоз развития технических культур. Я знаю свое село Денисовку Ляховецкого района Шепетовского округа. Крестьяне охотно сеют сахарную свеклу, но когда осенью возят ее на станцию Ляховцы, тут разбиваются все надежды, все зло—в дороге...

Еще крепко укоренилось мнение, что дороги починять и строить должна власть и во всем она виновата. Нужен выход в этом больном советском деле...

Тов. Шостак поддерживает мысль о добровольном обществе, занятом и дорожным вопросом, и, кроме того, предлагает:

...устроить в округе где-нибудь в захолустьи показательный в дорожном отношении район и сказать: вот мы вам показываем, как строить, смотрите, учитесь и стройте.

Такие показательные участки (не районы) уже существуют в Америке ведомством министерства земледелия, и их полезно ввести и у нас.

Тов. Галкин (Сергиев) предлагает:

Для привлечения к дорожному строительству крестьянства у меня не раз появлялась мысль, глядя на крестьянские закаменелые поля. Сколько они по этим камням поломают плугов и борон?

Большого труда не составит организовать добровольную чистку своих полей и вывозку камня на дороги. А ведь это будет колоссальное облегчение в деле строительства дорог.

8. Пропаганда и коммерция. Наши будущие кадры и их энтузиазм.

Вопроса о задачах и о характере автообщества касается ряд товарищей. Кроме т. Закса, на введении в круг задач вопроса о мотоцикле настаивают т. Бронтман (Москва) и т. Мешковская (Воронеж). Тов. Бронтман вообще выступает «идеологом» мотоцикла. Мы ничего не имеем против него для специальных целей (например почта), но отмечаем, что, вообще говоря, мотоцикл является безус-

ловно «индивидуалистическим», одиночным экипажем, которым в Европе преимущественно пользуется зажиточный служащий или бездетный городской мещанин (сам катит в нем и супругу везет). Революцию в транспорте, особенно в деревне, на мотоцикле не сделаешь.

О характере общества имеются разные мнения: т. Макимов (Тверь) считает, что

> ...роль членов общества должна быть чисто пропагандистская, но отнюдь не коммерческая. Приобретение и перепродажа автомобилей только отвлекут в сторону от поставленной нами задачи.

Наоборот, т. Галкин предлагает:

> Общество, по моему мнению, нужно организовать по принципу, в той или иной степени, заинтересованности, т. е. создать именно акционерное общество. А экономических стыков в этом деле до чрезвычайности много.

Наконец, т. Налимов считает, что

> наряду с организацией общества содействия механическому транспорту (совершенно правильное название) надо теперь же организовать акционерное общество с коммерческими целями (типа Добролет). Акции этого общества должны быть дешевыми, чтобы их могли покупать отдельные рабочие и крестьяне. Другая серия может быть крупной, которая и приобретается учреждениями и предприятиями. Для рабочих и крестьян, владеющих акциями, на машинах общественного пользования (автобусы, такси) в городах и на междугородных линиях должен быть введен пониженный тариф... В волости, имеющей акций на 1 тыс. или 2 тыс. руб., организовать небольшие гаражи, хотя бы по одной машине на деревню... Этот путь разрешает и вопрос об индивидуальном или коллективном пользовании машинами... Самое главное, что к этому обществу можно привлечь местные исполкомы, и филиалы (гаражи, мастерские) этого общества на местах не будут оторваны от местной власти.

Это—весьма интересное предложение, которое надо всесторонне обсудить.

Ряд товарищей (т. Черноморский и др.) вновь развивают различные финансовые проекты — прием авансов, заем, лотереи. Мы не будем на них здесь останавливаться, так как уже по основании общества их лучше специально продискутировать.

По предложением по организационному вопросу, а в одном пункте уже и проводимым в жизнь решением, являются постановления комсомолтсовещания автоброневого дивизиона им. т. Ворошилова. Это совещание 14 августа постановило считать необходимым:

1. Выпустить специальный государственный выигрышный заем. 2. Устроить лотереи. 3. Образовать мощное общество друзей автомобилизации. 4. Применить массовые взносы коллективных, кооперативных и общественных организаций на покупку будущих наших автомобилей (со скидкой 25% номинальной стоимости выпущенного автомобиля). 5. Ввести дополнительный налог «Строительство и оборона страны». 6. Устроить неделю закладки автозаводов, которая даст добровольные процентные отчисления и пожертвования. 7. Если понадобится, допустить концессии и другие мероприятия. **Мы с сегодня объявляем себя друзьями автомобилизации и вносим 2% своего жалованья.**

Некоторые из этих предложений вряд ли осуществимы (специальный налог), другие, хотя бы и с изменениями, могут быть пущены в ход. Самое существенное это то, что в лице ворошиловцев мы уже имеем группу энергичных членов нашего общества.

Таким же предложением-действием является заявление т. Пчелы, сторожа при складе Укрлеса на ст. Кремно. В очень прочувственном письме он говорит, что «по первому зову ВКП готов в течение трех лет ежемесячно вносить однодневный заработок» в фонд постройки большого автозавода, который необходим для обороны «пролетарской родины». Тов. Пчела считает, что такой фонд должен быть сделан международным и что рабочие всех стран должны помочь в этом деле СССР.

Надо вообще сказать, что большая часть писем и все полученные письма рабочих подходят к поставленному вопросу с большим подъемом, даже с энтузиазмом. Не «черновский индивидуализм» у них на уме, а великое желание переделать старую, грязную, отсталую Россию в страну машин и социализма, в такую страну, по лицу земли которой по всем направлениям будет бежать одна из самых «умных», веселых, смыкающих людей и по ветру развевающих остатки прошлого машин—автомобиль. В ее лице они увидали конкретно, в близком будущем, ту новую жизнь, которую они теперь строят.

И вот почему т. Луговой—в прошлом чернорабочий, октябрьский повстанец и красный боец на фронтах гражданской войны, а теперь кооперативный работник в Клинцах, отвечающий советский товар и за прилавком отвешивающий наше хозяйство у частника,—пишет об автомобилизации с таким теплым чувством:

Я давно мыслил такую идею и целую жизнь думаю, как бы помочь мужику в наших дорогах и транспорте.

Я считаю, не та—революция, которая сыграла метлой старый, прогнивший строй, а та, которая сметет с лица земли мужицкую клячу и соломенную крышу да грязные дороги.

Прошу вас убедительно, потрудитесь (я знаю, какая наша бедность) убедить, от кого это зависит, не откладывать автомобильное производство на следующие годы, ибо чем скорей мы это сделаем, тем сильней будем для того, чтобы спасти все границы и освободить народы Запада от капиталистического произвола.

Мы сделаем, что возможно, здесь, в центре, т. Луговой, а вы помогите нам в Клинцах. А пока что, сообщаю т. Луговому и всем другим, кто с ним согласен, что правительство уже решило поручить Московскому совету в 1927/28 г. начать строить первый автомобильный завод с выпуском 10 тыс. машин ежегодно и в том же году приступить к постройке велосипедного завода. Таким образом первый шаг уже сделан.

IV. ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ СТРАНЫ ТРЕБУЕТ ХОРОШИХ ДОРОГ.

(Речь на первом дорожном съезде Автодора 10/X 1928 г.)

Мысль т. Лежавы, что индустриализация промышленности и сельского хозяйства немыслима без усовершенствованных дорог, совершенно очевидна и правильна. К сожалению, эта мысль не вполне очевидна для многих товарищей, которые находятся за пределами этого зала, но имеют очень большой вес и значение при реализации деловых предположений, здесь высказываемых. Поэтому нам надо посвятить внимание и ряд аргументов обоснованию именно того очевидного положения, что индустриализация в промышленности и в сельском хозяйстве без усовершенствованных дорог немыслима. Я бы к этому добавил еще следующее: построение в нашей стране социализма без усовершенствованных дорог также немыслимо, ровно как немыслимо построение развитого социализма, скажем, при безграмотности населения или при антисанитарном состоянии страны. Отмахиваться от этой темы или откладывать ее на третий план, как это иногда делается, нельзя.

Индустриализация должна итти по многоразличным направлениям.

Почему это так? Потому, что индустриализацию, т. е. внедрение в промышленность и сельское хозяйство массового и основанного на машине, основанного на соединении техники и науки, способа производства, индустриализацию в первую очередь можно охарактеризовать как усиление в

стране производства средств производства, или, в еще более конкретном виде, как развитие собственного машиностроения. Это есть основное звено в процессе индустриализации. Это определение совершенно правильно, поскольку оно намечает ведущее звено в этом процессе. Но процесс индустриализации состоит и из ряда других звеньев; если отдельные звенья второго порядка будут отставать, то и ведущие звенья будут задерживаться. Без пропорционального роста других предпосылок, технических, экономических и т. п., индустриализация не может быть осуществлена. Индустриализация, кроме развития в стране производства средств производства, предполагает, напр., максимальное развитие товарного оборота. Это—другое звено или выражение того же процесса индустриализации, но в другой плоскости. И это подразумевает в частности—развитие оборота промышленности с сельским хозяйством по сбыту продуктов промышленности и развитие оборота промышленности с сельским хозяйством по снабжению промышленности сельскохозяйственным сырьем, хлебом, пищевыми продуктами вообще. Такой оборот есть не только обмен ценностями, но и перемещение продуктов; это явление походит на внутризаводской транспорт, но только взятый в общественном масштабе. Это—передвижение по стране материалов, это—перемещение различных продуктов между отдельными производственными единицами, которое должно быстро расти, если мы хотим, чтобы росла индустриализация,—этот «общественный внутризаводской транспорт» происходит по дорогам страны. Поскольку речь идет о сельском хозяйстве, этот грузооборот в большем своем проценте будет происходить по безрельсовым дорогам, и если этих дорог нет или они не в порядке или не в порядке средства передвижения, то результат получится такой же, как при отсутствии хорошего внутризаводского транспорта в промышленности.

Непрерывный поток характеризует индустриальное производство.

Если рациональный внутризаводской транспорт отсутствует, то прежде всего не может существовать сама фаб-

Ленд, как развился индустриальное производство. Очень характерно, что в наше время производство непрерывным потоком овладевает рядом отраслей промышленности, в том числе машиностроением и раньше всего—областью автомобильного производства. Есть такие отрасли, как, например, обработка волокнистых веществ или пищевых веществ, главным образом обработка зерна, где работа непрерывным потоком и полная механизация производства были достигнуты уже давно, раньше, чем в области машиностроения. Почему? Потому, что в текстильной промышленности (то же самое можно сказать и о мукомольной промышленности), по свойству самого обрабатываемого материала, вопрос о внутризаводском транспорте, о передаче материала (ткани, зерна) потоком от одной машины к другой, мог быть разрешен легче и раньше, чем в машиностроении. Механизирование и автоматизирование этого последнего производства стало возможно тогда, когда появился конвейер. Лишь когда вопрос о внутризаводском транспорте был здесь разрешен, тогда только появился непрерывный поток производства. Только тогда машиностроительный завод начинает превращаться в настоящую автоматическую фабрику из прежнего своего полумануфактурного типа, типа большой мастерской, а не фабрики.

Транспорт в общественном масштабе имеет колоссальное индустриализирующее значение. Без быстрой удобной переброски от одной производственно-общественной единицы к другой, без того, чтобы этот процесс не протекал достаточно гладко, не шел «непрерывным потоком» (в общественном масштабе), без этого подлинная индустриализация страны немыслима.

Транспорт — звено индустриализации.

На это у нас обращалось в высшей степени мало внимания, но это—важный вопрос, вопрос о транспорте, как звено индустриализации. Повидимому, так мало внимания к нему было потому, что исторический опыт как будто не подчеркивает важности этого вопроса для индустриализации страны. В Западной Европе индустриализация отдельных стран происходила без того, чтобы этому сопутствовало одновременное

усиленное строительство безрельсовых путей или их усовершенствование. В Соединенных Штатах Северной Америки индустриализация произошла ранее того, как американцы взялись в массовом порядке за реконструкцию своих безрельсовых путей. Поэтому данная сторона вопроса выпадает из внимания. И создается впечатление, что если в развитых промышленных странах мира индустриализация происходила без одновременной революции в области безрельсового транспорта, то собственно эти две вещи не необходимо связаны друг с другом. Между тем забывают, что в странах Западной Европы и в Америке безрельсовые дороги в эпоху индустриализации не могли иметь задерживающего значения по следующим причинам. В Западной Европе дороги издавна были более или менее порядочными или даже очень хорошими. Они были в основном уже построены и постепенно дальше совершенствовались либо накануне развертывания процесса индустриализации, либо одновременно с ним. В Соединенных Штатах же отсутствие хороших безрельсовых дорог восполнялось колоссальным, массовым, необычайно энергичным железнодорожным строительством. У нас, в отличие от других европейских стран, безрельсовые дороги находятся в определенном минимуме, и мы не можем придать индустриализации полного размаха, если мы этот фактор не подтянем на надлежащий уровень. Этого-то до сих пор у нас по-настоящему не понимают, и это-то нужно очень серьезно понять, в особенности нашим товарищам, занимающимся планированием.

В Соединенных Штатах за последнее время происходит усиленное строительство безрельсовых дорог. Этот перелом произошел не только потому, что появился автомобиль, и автомобиль потребовал себе дорог. Конечно, автомобиль не внедрился бы в таком масштабе, если бы во всей совокупности технических и хозяйственных условий не было таких элементов, которые делали его особенно ценным и необходимым средством передвижения. И тут надо сказать, что в Америке начали строить местные безрельсовые дороги именно в тот период, когда в сельском хозяйстве Америки начался переход к большей интенсивности производства. Америка управлялась рельсовыми железными

дорогами, в ней были сравнительно плохие гужевые пути до тех пор, пока Америка производила главным образом зерно, когда ее сельское хозяйство было еще упрощенным и однообразным. Но теперь, когда она созрела для более интенсивной культуры и для более интенсивного использования каждого отдельного участка, в Америке, как и в Западной Европе, для сельского хозяйства стали необходимы усовершенствованные безрельсовые дороги. И если мы в нашей стране хотим развить сельское хозяйство,— а без его развития мы не можем развернуть полностью индустриализацию страны, ибо в цепи не будет хватать одного из звеньев,—если мы хотим с этой целью направить сельское хозяйство по пути интенсификации, то нам нужны хорошие дороги.

Почему в сельском хозяйстве интенсификация невозможна без усовершенствованных дорог?

Сельское хозяйство интенсифицируется только тогда, если производящий участок достаточно близко расположен от рынка: «близко» даже не в смысле географическом, а в том смысле, что искусственные способы, транспорт, позволяют преодолеть расстояние. Если вы имеете волость, расположенную на расстоянии 50 *км* от Москвы, а дорога настолько непроезжая, что доставка чрезвычайно затруднена, то в таком случае развития интенсивного хозяйства быть не может, несмотря даже на географическую близость. Но если, с другой стороны, вы имеете (как за границей) сельское хозяйство, расположенное даже на расстоянии 100, 150, а может быть и 200 *км* от рынка, но в то же время хорошую дорогу и быстрые средства передвижения, то здесь возможно весьма интенсивное производство, здесь возможно значительное развитие производительных сил в сельском хозяйстве. Вот почему интенсификация сельского хозяйства неразрывно связана с близостью к рынку, фактической или искусственно созданной (благодаря усовершенствованной дороге и быстрому транспорту по этой дороге). Таким образом нет пути вперед нашему сельскому хозяйству без усовершенствованной дороги.

Надо сказать, что сельскому хозяйству в особенности потому нужна усовершенствованная дорога (и тут я подхожу к делу также с точки зрения строительства социализма, т. е. с той второй точки зрения, о которой я упомянул), что основной дефект сельского хозяйства, основной тормоз, который стоит на пути как индустриализации сельского хозяйства, так и развития в нем крупного производства и коллективного начала,—это разбросанность его по территории. Сельское хозяйство, в отличие от промышленности, характеризуется тем, что здесь производство не сосредоточено на небольшом замкнутом пространстве, а разбросано, и иначе производство здесь не мыслится, как двигаясь по лицу земли и используя ее поверхность. Эту-то разбросанность по лицу земли сельского хозяйства и необходимо преодолеть. И только тогда сельское хозяйство может быть собрано в крупные единицы, с точки зрения технической и экономической, когда это пространство будет преодолено.

Это относится как к обработке земли, где трактор (так же, как автомобиль—передвигающийся двигатель, вытесняющий лошадь) преодолевает пространственное рассеяние, так и к транспорту продуктов. Здесь тормоз пространства будет преодолен, если на помощь сельскому хозяйству придут усовершенствованные дороги и механические средства передвижения.

Построить настоящее социалистическое общество без усовершенствованных дорог и без механических средств передвижения невозможно.

Если капиталистическое общество характеризовалось рассеянием людей по территории и очень слабой связью между ними (отсюда—натуральное хозяйство), если капиталистическое общество характеризуется неподвижной концентрацией массы людей в городах, вокруг фабрик и заводов, то социалистическое общество будет характеризоваться подвижной концентрацией,—тем, что люди смогут быстро сосредоточиваться по своей воле в общих пунктах и в то же время свободно из них разбрасываться. Противоречие между

городом и деревней, то самое, которое будет уничтожено в социалистическом обществе,—это противоречие не может быть уничтожено, если не будет правильной системы безрельсовых путей и правильного развития механического транспорта на этих путях.

Если мы построим только несколько десятков тысяч километров усовершенствованных дорог в течение пятилетия, то этим мы сделаем очень слабые шаги в направлении к индустриализации нашей страны. Мы в этом отношении настолько отстали, что этот темп мне кажется недостаточным, небыстрым по отношению к потребностям самого дела. Конечно, можно утверждать, что он является даже слишком быстрым по сравнению с теми ресурсами, которые мы имеем. Однако я думаю, что перемещение ресурсов с одного участка в другой в значительной мере зависит от нашей собственной воли.

Поэтому только в качестве такого опытного периода, на которого мы выскочить не можем, мы вынуждены согласиться с такой умеренной пятилеткой.

Опасности минимализма.

Но нужно в то же время усиленно подчеркивать, что с точки зрения объективных потребностей пятилетка недостаточна, ибо в этом деле особенно опасен минимализм. Ведь и с автомобилями дело обстоит так, что люди пугаются цифр, которые превышают 100 тыс. годового выпуска. Рассказывают про одну нашу комиссию, что, когда ей пришлось повести переговоры с заграничной фирмой о концессии на строительство автомобилей, вышло разногласие. Наши контрагенты заявили о готовности выпускать 150 тыс. шт., а наша комиссия предложила 10 тыс. За границей, там, где люди уже имеют опыт и понимают, как быстро может развертываться автомобильное строительство, или как важны и как быстро окупаются усовершенствованные дороги,—там подход к делу совсем иной. У нас же, к сожалению, в автостроении, например, попахивает скептически-минималистской, пошехонской точкой зрения.

Необходимо удешевить дорожное строительство.

Мы рассуждаем о том, какого размера должно быть строительство дорог, какова должна быть одежда дороги, какие ввести технические усовершенствования в строительство, как обследовать грунт. Но когда мы слышим, что 50 тыс. км дороги стоят 725 млн. руб., то невольно возникает такой вопрос. В среднем это выходит почти 15 тыс. руб. за километр. Все ли нами сделано, чтобы наиболее удешевить строительство и за счет этого удешевления его расширить? Я думаю, что далеко не все сделано, и что так же, как в автостроении, нам надо упорно добиваться удешевления и преодолеть естественные сопротивления к снижению себестоимости. Нужно большое внимание уделить тому, чтобы добиться дешевой дороги (как и дешевой машины) и особенно налечь на такие способы постройки дорог, которые были бы наиболее простыми в техническом отношении и в то же время наиболее дешевыми, потому что только таким образом мы сможем развернуть это строительство в наибольшем размере.

V. АВТОМОБИЛЬ И ДОРОГА В СССР НА РУБЕЖЕ 1930 г.

Много воды утекло за два с небольшим года, прошедших со времени постановки перед рабоче-крестьянскими массами вопроса: «американский автомобиль или российская телега?» Если вкратце подытожить важнейшие шаги, сделанные за это время на данном участке хозяйственного фронта, мы получаем примерно такой список:

1. Июль—август 1927 г.—начало печатной кампании за автомобилизацию СССР.

2. Сентябрь 1927 г.—основание общества «Автодор».

3. Август 1928 г.—посылка комиссии в САСШ для переговоров о возможном содействии американской автопромышленности советскому автостроению.

4. Ноябрь 1928 г.—правительство принимает решение организовать в СССР автомобильный завод мощностью в 100 тыс. машин.

5. Ноябрь 1928 г.—постановление ЦИК и СНК СССР «О дорожном хозяйстве и автомобильном деле в СССР».

6. Февраль 1929 г.—в печати сообщается, что в САСШ ведутся переговоры с Фордом и «Дженерал Моторс» об участии в развитии советского автостроения—либо в форме смешанного общества, либо в порядке технической помощи.

7. Апрель 1929 г.—правительство отказывается от мысли привлечь американцев к участию капиталами в будущем автозаводе и решает строить в Нижнем-Новгороде собственными силами предприятие мощностью в 100 тыс. ежегодного выпуска.

8. Конец мая 1929 г.—подписан договор с Генри Фордом о технической помощи для нижегородского за-

вода, о праве постройки в СССР его модели и о закупке у него частей для сборки в СССР.

9. Начало июня 1929 г.—подписан договор с американским инженером Брандтом о составлении проекта и технической консультации при переоборудовании московского завода «Амо», с доведением мощности завода до 12 тыс. в год через 16 месяцев и до 25 тыс. единиц через дальнейшие 12 месяцев.

10. Июль 1929 г.—решение оборудовать временную сборочную мастерскую в Нижнем Новгороде на заводе «Гудок Октября» и приступить к постройке сборочной в Москве.

11. Август 1929 г.—заключение договора с американской К° Остин на техническое руководство строительными работами в Нижнем Новгороде.

12. Сентябрь 1929 г.—мощность Нижегородского завода решено увеличить до 120 тыс. единиц, а с учетом непрерывной недели—до 140 тыс. единиц.

13. Октябрь 1929 г.—комитет содействия автостроению при Совете труда и обороны признает необходимым увеличить выпуск массовых дешевых машин до 300 тыс. штук ежегодно.

14. Ноябрь 1929 г.—принято решение об образовании объединения (концерна) автомобильных и тракторных заводов, благодаря чему производство машин с двигателями внутреннего сгорания получает специальный мощный всесоюзный центр.

* * *

Если проследить по отдельности перечисленные выше шаги по пути развития автодорожного дела, перед нами развертется нижеследующая картина.

Начало печатной кампании за автомобилизацию СССР сразу вызвало многочисленные сочувственные отклики в широчайших массах трудящихся. В редакции газет посыпались сотни писем рабочих, крестьян, инженеров, служащих (см. сделанную выше сводку части этих писем), приветствовавших идею автомобилизации и борьбы с бездорожьем.

Со стороны ряда староверов, занимавших подчас и весьма ответственное положение, высказывались сомнения и возражения. Говорили о недостатке у нас металла для производства большого количества автомобилей, о том, что замена лошади машиной у нас может оказаться невыгодной, о том, что плохие дороги затруднят распространение машин, о затруднениях из-за сурового климата и долгой зимы и т. п. Многие из таких возражений по существу были направлены против возможности быстрой индустриализации страны и оказались отброшенными, как победой лозунга ускоренной индустриализации, так и действительным ходом индустриализации за два последующих года. Впрочем, идея автомобилизации пробивалась рядом товарищей с особой медленностью, и даже в пятилетке Госплана, где вопрос об индустриализации был поставлен весьма решительно, она сперва отразилась очень слабо.

Понадобился год работы основанного в сентябре 1927 г. общества «Автодор» (Общества содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог), чтобы необходимость срочного перехода с лошади на автомобиль и быстрого улучшения дорог получила действительно всеобщее признание. Правда, с самого начала видные деятели советского государства и ВКП высказались за эти лозунги (в частности т. Сталин был одним из членов-основателей «Автодора»). Однако приходилось бороться за целую массу важных частных вопросов. Так, например, размер выпуска 100 тыс. машин ежегодно казался преувеличенным многим товарищам, которые, вообще говоря, стояли за развитие нашего автостроения. «Мы выпускаем теперь только около тысячи машин в год,—говорили эти товарищи;—во всей Европе один Ситроен во Франции выпускает неполных сто тысяч. Мыслимо ли сразу сделать скачок на стотысячный выпуск? Попробуем сперва создать завод мощностью хотя бы в 12½ тыс. при односменной работе, а там посмотрим». В связи с тем высказывались сомнения в том, что у нас и не найдется спроса, могущего поглотить стотысячную продукцию. Когда в ответ на это деятели «Автодора» говорили: «спрос на дешевую машину найдется, а для того, чтобы она стоила около тысячи рублей, именно и нужно

выпускать со сотнями тысяч», высказывались сомнения в том, что дешевая и слабая по грузоподъемности машина окупит себя в работе и сможет соперничать с лошадью. Кроме людей, прямиком сомневавшихся в осуществимости автомобилизации, находилось немало непоследовательных сесторонников. Они стояли за меньшие масштабы производства, за более дорогие, но более мощные машины, ссылаясь при этом на опыт Европы (но Америки) и на то, что для социалистического хозяйства нужны более крупные машины. Эта же группа товарищей не хотела усвоить необходимость внедрения массы легковых машин и считала нужным строить только грузовые или преимущественно грузовые. И во всяком случае на первое время она предлагала думать только о грузовиках. Такие сторонники автомобилизации по сути дела только наполовину отделались от предпочтения конного и пешего передвижения автомобильному: они усвоили только необходимость механической перевозки грузов, а механическую перевозку людей считали непрежнему роскошью.

Немало времени прошло, пока пропагандисты «Автодора» сумели внедрить в умы развернутый лозунг автомобилизации: введение массовой, дешевой и легкой машины американского типа для перевозки пассажиров и грузов, а для этого развитие массового автостроения также по американскому образцу. Немало времени ушло и на то, чтобы внедрить в умы необходимость и возможность покончить с вековым бездорожьем. Ибо многие считали этот вопрос второстепенным, считали, что лучше тратить средства на железные дороги (которых у нас так-же мало) или сомневались в возможности осилить такую трудную задачу. Между тем, в настоящее время выясняется, что при помощи нескольких десятков тысяч тракторов можно в течение всего нескольких лет превратить все местные дороги СССР в усовершенствованные грунтовые дороги американского типа.

Целый год «Автодор» вел свою пропагандистскую работу, сплотив всех передовых автомобилистов и дорожников, втянув в себя постепенно сотни тысяч членов и размножившись в целый ряд «Автодоров»—российский, украинский, белорусский, узбекский и т. д. Эта пропагандистская работа

была значительно подкреплена основанием специального журнала «За Рулем». Журнал быстро достиг выпуска в 40 000 экземпляров.

К августу 1928 г. обстановка созрела в такой степени, что руководящими инстанциями [1] было принято решение—взять направление на американский автомобиль и послать за границу, в Соединенные Штаты комиссию для переговоров о привлечении американских автозаводов к постановке у нас расширенного автостроения. Необходимо было во всяком случае получить у какой-нибудь фирмы модель для воспроизводства ее у нас и наладить покупку у этой фирмы частей для того, чтобы начать со сборки в СССР привозимой в разобранном виде машины, а затем постепенно наладить производство всех отдельных частей машины в самом Союзе. Этот совершенно правильный подход к развертыванию собственного автопроизводства был принят с самого начала. При этом считалось возможным участие американцев и в смысле вложения ими капитала, либо в виде концессии, либо в виде смешанного общества. Во всяком случае надо было обеспечить их техническое содействие, приобретение прав на модель и закупку у них частей. Осуществление этих трех последних условий было в интересах самих американцев: вывоз за границу частей (а не готовых машин) имеет в Соединенных Штатах широкое распространение, и в обмен за покупку частей на значительную сумму можно было ожидать и получения права пользования моделью и технической помощи.

К производству была намечена одна из дешевых моделей. Однако под воздействием сторонников более «осторожного» подхода комиссия должна была начать переговоры о заводе мощностью в 12½ тыс. машин в одну смену.

В нашей печати отмечалось, что когда комиссия сделала первый раз соответствующее предложение одному крупному автозаводчику, выпускающему до 500 тыс. машин в год, последний рассмеялся, и ответил, что о выпуске менее 100 тыс. в год нет смысла разговаривать. В дальнейшем,

[1] Непосредственной руководящей инстанцией был в этом случае Московский совет, которому был подчинен московский автотрест (заводы «Амо», Ярославский, «Спартак» и др.).

как также сообщалось в печати, были завязаны переговоры с «Фордом» и «Дженерал Моторс» (автомобильный трест Моргана). Форд предложил мощность в 150 тыс. и во всяком случае не менее 100 тыс., «Дженерал Моторс» согласился на 121/2 тыс. или, вернее, не хотел итти на большую цифру (будучи, видимо, заинтересован только в продаже наших частей, но не в развитии у нас массового автопроизводства). Форд первоначально предлагал создание смешанного общества, а «Дженерал Моторс» только соглашался предоставлять нам кредит [1].

В ноябре 1929 г. вопрос о размерах будущего нового автозавода был рассмотрен правительством, и было решено держать курс на завод мощностью в 100 тыс. Этим была предопределена постройка нижегородского гиганта. Вместе с тем, поскольку размер завода превращал его в предприятие общесоюзного значения, дело переходило в общесоюзные руки, и в Соединенные Штаты был командирован для окончания переговоров еще т. Межлаук, заместитель председателя ВСНХ СССР.

Одновременно с этим важнейшим для развития автостроения решением произошло и другое событие большой важности—по линии дорожного хозяйства. Был издан новый дорожный закон. Согласно этому закону народный комиссариат путей сообщения получает по автодорожным делам права объединенного комиссариата, т. е. может действительно регулировать автодорожную работу в союзных республиках. В союзных республиках создаются подчиненные центру особые органы, равно как таковые учреждаются в автономных республиках и при местных исполнительных комитетах. До этого по существу никто не руководил автодорожным делом в центре, а на местах существовали только так называемые «комсы», работавшие весьма слабо. С ноября 1928 г. дело регулирования автосообщений и дело дорожного строительства получило хозяина, а также разветвленную сеть обслуживающих его учреждений.

Кроме этого, СНК и ЦИК СССР увеличили этим законом свои ассигнования на дороги в полтора раза за один год

---

[1] См. об этом сообщение в № 4 журнала «За рулем» за 1929 г.

и предложили союзным республикам произвести такое же увеличение расходов на дорожное дело. Закон устанавливает также образование республиканских дорожных фондов и указывает, откуда на это должны быть взяты средства. Наконец, закон вводит трудовую дорожную повинность в натуре или деньгах, причем к этой повинности привлекаются не только отдельные граждане, но и все кооперативы, коллективы и предприятия, пользующиеся дорогами. Этим создается второй мощный источник средств для улучшения дорог.

Переговоры с американскими фирмами к началу весны 1929 г. выяснили, что привлечение иностранных капиталистов к денежному участию в советском автозаводе сулит больше неудобств, чем выгод. Всякое крупное действие пришлось бы «увязывать» с нашим американским «компаньоном», он мог оказаться не слишком заинтересованным в широком развитии автодела, мог бы расходиться с нами в том, кому и как продавать машины и т. п. В апреле 1929 г. правительство отказалось поэтому от намерения привлечь американцев к участию капиталом в постройке нового автозавода. Завод решено строить собственными силами. Местом будущей постройки был назначен Нижний-Новгород, как город, обладающий значительным рабочим населением, стоящий на великом волжском речном пути, на полдороге между центром сбыта автомашин (Московский район) и уральским металлургическим районом и притом в достаточном удалении от государственных границ. Московское отделение государственного института по проектированию металлургических заводов приступило к обследованию окрестностей Нижнего-Новгорода и к составлению предварительного проекта, который и был составлен в течение менее двух месяцев.

Тем временем переговоры в Америке продолжались, и 31 мая 1929 г. на родине Форда, в Дирборне, был подписан договор, обусловливающий то необходимое, что мы должны были обеспечить себе в Соединенных Штатах: право пользования американской моделью машины, поставку нам частей для сборки и полную техническую помощь при постройке и пуске завода в ход. Все это Форд согласился предоставить СССР, причем оплатой пользования мо-

долью и технической помощи (куда входит и обучение посылаемых к Форду наших инженеров и рабочих) является одна только закупка частей [1]. Поскольку, однако, в течение четырех лет нам понадобится и мы взялись закупить у Форда 72 тыс. комплектов частей (по стоимости соответствующих 72 тыс. автомобилей в разобранном виде) на общую сумму в 72 млн. руб. Форд также получает от договора ту выгоду, что обеспечивает себе продажу своего товара и получение обычной от него прибыли.

В результате этого договора была создана прочная основа для осуществления главного лозунга «Автодора», было обеспечено в СССР массовое производство легкой и дешевой машины американского образца, и притом лучшей машины этого типа. Современный Форд (новая, усовершенствованная «модель А», выпущенная в свет в 1927 г.) стоит 440 долл. (854 зол. руб.)—легковая машина и 520 долл. (1 009 зол. руб.)—грузовая машина. У нас он будет стоить несколько дороже (поскольку мы не сможем сразу достичь фордовской производительности труда), однако в пределах 1 200—1 300 руб. (по директиве ВСНХ). Форд дешевле всех машин своего класса. В то же время он лучше их, как показывают не только сравнительные испытания, проделанные в СССР, но и то, что к концу 1929 г. Форд явно побил в Америке всех своих рыночных соперников.

Что касается хода развертывания производства на Нижегородском заводе, то в момент подписания договора намечалось нижеследующее: первый год (1929/30)—12 тысяч, полностью из привозных частей, второй год (1930/31)—24 тыс., на две трети из привозных частей, третий год (1931/32)—48 тыс., половина частей привозная, четвертый год (1932/33)—96 тыс., около одной пятой привозного материала. Впоследствии в этом плане произошли изменения (часть машин в 1929/30 г. решено ввезти в готовом виде, вследствие запоздания с устройством сборочных, наоборот, к концу пятилетки продукция должна оказаться больше, так как мощность завода доводится до 140 тыс. и т. п.). Произ-

---

[1] Кроме того, Форду оплачиваются расходы на командировку его инженеров, составление проектов и т. п.

водство всей машины целиком из советского материала намечается на первый год следующего пятилетия.

Почти одновременно с тем, как был подписан договор с Фордом, был заключен другой договор—с инженером Брандтом (один из выдающихся американских строителей автозаводов) на составление проекта и техническую консультацию при переоборудовании московского завода «Амо» Мосавтотреста. Этот завод развил довольно крупное (с европейской точки зрения) производство грузовиков, перевалившее в 1928/29 г. за тысячу штук. Грузовик выпускался полуторатонный, т. е. той грузоподъемности, которую имеет новейший грузовик Форда. Прежнюю модель «Амо» решено заменить другой моделью (американского 2½-тонного грузовика «Автокар») и при затрате всего только 7 млн. руб. валюты на закупку нового оборудования за границей и немного больших расходов на перестройки и достройки развить мощность завода сперва до 25 тыс. ежегодного выпуска, а затем и до 50 тыс. Развитие реорганизованного «Амо» должно итти таким порядком, что в 1929/30 г. выпускается для начала 2 тыс. «Автокаров» и в последний раз—еще 1500 старых машин «Амо», а всего 3½ тыс. машин. В 1930/31 г. (через 16 месяцев после начала реорганизации) сразу делается переход на выпуск 12 тыс. «Автокаров»; в следующем году число их доводится до 25 тыс., и, наконец, в последнем году пятилетия выпуск может быть доведен даже до 50 тыс. единиц.

«Автокар» есть типичный грузовик средней грузоподъемности и будет хорош для более крупных перевозок в совхозах и колхозах, для перебросок грузов по шоссе и для постановки на нем автобусных кузовов. Он должен занять второе место по распространенности вслед за Фордом.

Третье место займет ярославский грузовик, тяжелая машина на 4 тонны грузоподъемности, которая подобно «Амо» вырабатывается уже не первый год и которой установление связей с Америкой принесло новый мотор: мощный двигатель «Геркулес», ныне на ней поставленный. В связи с общим развертыванием нашего автостроительства увеличивается и производство на Ярославском заводе, программа которого намечается в следующем виде:

	1928/29 г.	1929/30 г.	1930/31 г.	1931/32 г.	1932/33 г.
Штук .	300	1 000	2 000	6 000	10 000

Приведенные выше цифры выпуска трех основных автозаводов представляют собою не что иное, как первый вариант **автомобильной пятилетки**, которая по-настоящему начала складываться лишь после решения о постройке Нижегородского завода, лишь с мая 1929 г. То, что по части автостроительства помещено в общей пятилетке Госплана (составленной ранее этого времени), было только слабым и недостаточным наброском. Первый вариант автомобильной пятилетки в общем итоге приводил к тому, что за пять лет, кончая 1932/33 г., намечалось произвести в СССР 274 тыс. автомобилей и мотоциклов, при фактическом наличии автомобилей в СССР к началу 1929 г. 18 079 штук.

Однако доложенная нами в Госплане СССР 8 июня 1929 г. и одобренная Госпланом автопятилетка оказалась только первым ее вариантом. Уже в этом докладе указывалось на желательность повышения мощности Нижегородского завода до 130 тыс. машин. В сентябре 1929 г. председатель ВСНХ дал разрешение на доведение мощности Нижегородского завода до 120 тыс. единиц, в целях установления правильного соотношения в выпуске грузовых и легковых машин. Поскольку одновременно началось введение непрерывной недели, эта мощность фактически превратилась в 140 тыс. машин. Но и на этом дело не остановилось. Через месяц цифра предельного выпуска дешевых легких автомашин была увеличена еще раз. Увеличение программы постройки тракторов, согласно которой к концу пятилетия будет выпущено 170 тыс. машин в год, поставило вопрос о том, можно ли считать достаточным выпуск в 1932/33 г. всего 175 тыс. всех видов автомобилей. Если считать (может быть с некоторым преувеличением), что работа каждого трактора обеспечивает транспортную работу **двух** автомобилей, то на обслуживание одного только механизированного сельского хозяйства надо выпустить в последнем году пятилетия свыше 300 тыс. автомашин. А ведь сверх этого имеются потребности промышленности, торгового оборота, пассажирского сообщения. Вот почему в конце сентября 1929 г. Комитет

содействия автостроению при СТО решил считать необходимым повышение выпуска легких грузовиков к концу пятилетия до 300 тыс. Выльется ли это увеличение программы в расширение Нижегородского завода или в постройку еще одного мощного автомобильного завода—покажет будущее. Во всяком случае ход событий увлекает нас далеко за пределы той цифры—100 тыс. ежегодного выпуска, которая еще в 1927 г. казалась многим преувеличенной и фантастической.

И не только мы перешагиваем прежние проекты в своих программах. Эти программы уже начинают обращаться к исполнению. Реорганизация «Амо» идет с некоторым запозданием, но все же идет полным ходом. По Нижегородскому заводу осенью 1929 г. начата постройка московского сборочного отделения, развернуто полным ходом приспособление завода «Гудок Октября» под временную нижегородскую сборочную и начаты все подготовительные работы (включая постройку железной дороги) на главной территории завода. И по нижегородскому строительству имеется некоторое запоздание, однако осуществление постройки автогиганта все же началось. А согласно договору с известной американской строительной фирмой «Остин», заключенному еще в июле 1929 г., последняя взялась руководить постройками таким образом, чтобы завод был готов через шестнадцать месяцев от начала строительного сезона 1930 г.

Учреждение автотракторного концерна (объединения), который собирает в единое целое все заводы, строящие автомобили и трактора, дает им один общий руководящий центр, обеспечивает своевременное и полное осуществление намеченной строительной и производственной программы.

Страна стоит накануне решительного перелома в области безрельсового транспорта. В данном случае не приходится говорить только о сравнительно отдаленных сроках. Уже в ходе 1929/30 г. количество машин сразу **более, чем удваивается** за счет внутреннего производства, сборки и ввоза, а в ходе 1930/31 г. оно **учетверяется** по сравнению с наличием машин в начале 1929 г.

Такой же сдвиг совершается и в области дорожного строительства. Если в 1927/28 г. ассигнования на дороги из

общесоюзных средств составляли 46 млн. (а в предшествовавшем году—даже только 27 млн.), то в 1928/29 г. они равнялись 71 млн., а в 1929/30 г. 116 млн. Три года подряд прирост более чем в полтора раза, причем в 1929/30 г. ассигнование достигает уже очень крупной цифры. Что касается расходов из республиканских и местных бюджетов, их рост до 1929/30 г. шел гораздо медленнее (и в частности, директива дорожного закона 1928 г. об увеличении на 50% ассигнований 1928/29 г. не была выполнена). Однако, как видно из приводимой ниже таблички, и тут в 1929/30 г. происходит перелом:

1926/27 г.	1927/28 г.	1928/29 г.	1929/30 г.
40 млн. руб.	53 млн. руб.	66 млн. руб.	123 млн. руб. (с дорожной повинностью — 215 млн. руб.)

1929/30 г. будет не только первым годом расширенного строительства «черных», наиболее усовершенствованных дорог (таковых будет в 1929/30 г. сделано 1 тыс. *км*), но и годом усиленного ремонта шоссе и приступа к массовому улучшению грунтовых путей.

* * *

Автодорожная техническая революция в СССР находится в самом ее начале. Еще очень мало сделано, и подавляющая доля работы лежит впереди, работы громадной, работы исключительно трудной.

Но наше время есть время громадных задач и быстрых переломов. Разрешение одной огромной задачи облегчает разрешение другой, с ней связанной: одно зубчатое колесо истории толкает другое. Трудно по отдельности поднять производство тракторов до размера 170 тыс., превратить 4 млн. «не дорог, а направлений» в усовершенствованные пути, довести выпуск автомашин до 350 тыс штук в год, коллективизировать миллионы крестьянских дворов. А совместное разрешение всех этих задач взаимно облегчает их выполнение. Наличие в стране 200—300 тыс. тракторов позволяет перестроить все дороги в течение немногих лет, ускоряет ход

коллективизации и солидно упрочивает ее, колоссально развивает производство и оборот, а потому позволяет легко осилить массовое развертывание автостроения.

Автодорожная техническая революция в СССР есть лишь одно звено общей технической революции, именуемой индустриализацией; эта техническая революция происходит в связи с углублением и доведением до конца социалистического переустройства общества, начатого в октябре 1917 г. То и другое—задачи колоссальной трудности. Однако мы уверены, что справимся с этими задачами, и жизнь показывает, что гора, которую сдвигает с места пролетариат СССР, тронулась и катится все быстрее.

Два года тому назад то время, когда «мы посадим СССР на автомобиль, а мужика на трактор», рисовалось в туманной дали: теперь оно вплотную стоит перед нами.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	Стр.
I. Американский автомобиль или российская телега . . .	5
II. Еще раз об американском автомобиле или российской телеге	26
III. Еще и еще отклики	52
IV. Индустриализация страны требует хороших дорог . . .	76
V. Автомобиль и дорога в СССР на рубеже 1930 г. . . .	84